Dan Apostol

Dispariţii neelucidate în Marile Războaie

cunostinte

9 »

la îndemân

<u>cartea de buzunar</u>

Coordonator: Dan Apostol SGR: Titel Folea
Secretar de redacţie: Mirela Cătălinoiu Redactor: Rodica Bretin
Tehnoredactor: Cristian Dinu

Coperta I: Cristian Dinu

Director Marketing/Publicitate: Georgeta Moldovan Consultant redacţional:
Tudor Octavian

Descrierea CIP a Bibliotecii Naţionale a României
APOSTOL, DAN
Dispariţii neelucidate în Marile Războaie /
Dan Apostol
Bucureşti: **cartea de buzunar**
Bibliogr.
ISBN 973-8351-22-7 001.94

Editura **cartea de buzunar**
Str. Tokio nr. 1, Bucureşti, sector 1
C.P. 135-O.P. 13
Telefon: 230.20.53, 230.20.52
Fax: 230.20.53
Mobil: 0744.379.859
E-mail: office@cdb.ro
www.carteadebuzunar.ro
www.cdb.ro
Contact: Titel Folea (SGR)

Difuzare:
Librăria NOI
Str. Comana nr. 50, Bucureşti, sector 1 Tel/fax: 222.89.84
email: nmp@xnet.ro

NDC Grup 2000 SRL
P-ţa Presei Libere, nr. 1, Casa Presei Libere, Corp C, Parter, Bucureşti, Sector 1 Tel: 205.72.00;
Fax: 205.72.20;
Email: office@ndc.ro

Tipărit la:
CoPrlnt
Tel.: 490.82.41 fax: 490.82.43 e-mail: vanzari@imp.ro

Editura PUNCT
Bd. Timişoara, nr. 139, Bucureşti, Sector 6 Telefon: 211.58.04, 212.03.47 ’
Fax: 212.03.48 Email: paideia@fx.r

oDISPĂRUŢI ÎN NEANT

/

Războinici pentru Eternitate Misterul

Regimentului Norfolk

Pierduţi în Abisul Albastru

/

Naufragii în Dimensiuni Paralele Echipaje spectral

e

RĂZBOINICI PENTRU ETERNITATE

R

ăzboiul creează, fără îndoială, condiţii ideale pentru ca indivizi singulari, grupuri de oameni sau animale, precum şi tehnică de luptă (tunuri, blindate, avioane, nave) să dispară mai mult sau mai puţin fără urmă, înghiţiţi de vâltoarea evenimentelor. Dar există consemnate, în analele militare, unele cazuri atât de stranii, încât, de-a lungul timpului, au rezistat oricăror încercări de a le atribui unor cauze cât de cât logice. Printre ele se numără şi dispariţii de trupe numeroase şi bine înarmate, care plecaseră la atac şi nu au mai fost găsite niciodată, cazuri relatate în cronicile, presa ori în arhivele vremii şi analizate în numeroase lucrări, printre care enciclopedia *“Les Grandes Enigmes"* (Larousse, 1992) şi *"Disparitions Mysterieuse"* de Patrice Gaston, apărută la Paris în 1973.

*

Secolul XII a fost realmente tumultuos pentru Orientul Mijlociu. Europenii, ieşiţi din noaptea Evului Mediu timpuriu, începeau să-şi facă simţită prezenţa economică şi militară în bazinul mediteranean, încercând să recucerească teritoriile stăpânite cu un mileniu înainte de Imperiul Roman, ajuns la apogeul puterii sale.

Dar în faţa lor se ridica o ameninţare redutabilă, chiar dacă nu şi nouă: Islamul, al cărui steag era purtat de arabi şi de turcii selgiucizi. începute şi duse în numele credinţei, Cruciadele nu vor fi altceva decât aventuri militare al căror rezultat concret va rămâne slăbirea Europei tocmai în momentul când două pericole cumplite se arătau la orizont: mongolii şi turcii otomani. De pe urma sângelui vărsat de cruciaţi aveau să profite, totuşi, negustorii şi învăţaţii. Primii datorită unui torent de mărfuri care se va revărsa asupra Europei lacome de noutăţi, ceilalţi prin tezaurele de informaţii, cunoştinţe şi idei novatoare, venite din Orient la timp ca să împrospăteze aerul stătut al celor şapte secole de închistare dogmatică menţinută cu o mână de fier de către Biserică.

în această atmosferă a apărui, în 1119, Ordinul Cavalerilor Săraci ai lui Christos. Fondatorii săi, doi cruciaţi francezi, Hugues de Payns şi Geoffroy de Saint-Omer, au primit de la Baldouin II, regele Ierusalimului, cu titlu permanent, un domeniu ce se întindea exact pe locul unde fusese Templul lui Solomon şi, curând, Ordinul a devenit cunoscut ca fiind al "Templierilor".

Deşi în statutul lor iniţial (1128) *Miles Christi* ("Cavalerii lui Christos") aveau menirea "de a apăra pelerinii din Ţara Sfântă de păgâni, briganzi şi jefuitori", depunând jurământ de sărăcie, castitate şi renunţare totală la cele lumeşti, deci devenind de fapt călugări-soldaţi, curâr.d prăzile din lupte s-au înmulţit. S-a creat astfel obişnuinţa, preschimbată repede în necesitate, în doar două decenii, Ordinul Templierilor avea să evolueze într-o formidabilă organizaţie economico-militară, cu 9.000 de *commanderies* (domenii echivalente senioriilor feudale, având ca punct nodal un castel sau o abaţie puternic fortificată), răspândite în Anglia, Franţa, Imperiul German şi Orientul Latin. Fiecare domeniu poseda o forţă militară de 100 până la 1.000 de cavaleri şi oameni de arme, fiind condus de un comandor. Aceştia nu dădeau socoteală *decât* Marelui Maestru şi secundului său, care, din

Templul de la Ierusalim, nu răspundeau *decât* în faţa Papei, ceea ce nu-i făcea prea populari printre capetele încoronate ale Europei.

în Orient însă, conducătorii micilor regate creştine nu îşi permiteau luxul "crizelor de autoritate". Luptau ca să supravieţuiască, împotriva unui duşman mai bine adaptat terenului şi realităţii: Egiptul dinastiei fatimide. Semnificativ a fost, în acest context, eşecul Cruciadei a Il-a (1147-1149), în care armatele franceze ale regelui Ludovic VII şi cele germane ale împăratului Conrad III s-au văzut înfrânte, pe rând, la Dorylaeum, Laodicea şi Damasc, în nord (de turcii selgiucizi) şi la Askalon, în sud (de trupele fatimide).

Abia la 19 august 1153, noul rege latin Baldouin III reuşeşte o victorie spectaculoasă, cucerind Askalonul (situat la graniţa teritoriului fatimid pro- priu-zis) şi inaugurând seria unor biruinţe creştine consecutive între anii 1154 şi 1170, la care au participat din plin contingentele disciplinate şi bine antrenate ale Templierilor. Astfel au fost ocupate o serie de fortăreţe fatimide care jalonau calea spre Damasc - şi aşa a crescut necontenit bogăţia şi reputaţia Ordinului.

Un asemenea atac avea să fie şi cel din 21 septembrie 1154, când trei templieri englezi şi 180 de soldaţi cuceresc prin surprindere, într-un raid nocturn, cetăţuia prinţului Assad Al Sayef, situată la 180 km nord de Askalon, în plin deşert pietros.

Cei aproape 1.000 de soldaţi fatimizi n-au avut nici o şansă, mai mult de jumătate pierind în somn, iar restul luptându-se zadarnic până în zori, doar ca să moară, împreună cu prinţul lor.

Ce a urmat după masacru se găseşte în două scrisori ale Magistrului Roncelinus (autorul faimosului *"Botezul Focului",* statutul secret al Templierilor, redactat în 1240).

Cavalerii, Sir Gilles of Northwood, Sir Reginald of Boltumell şi Sir Galwin of Warren-Oaks s-au certat pentru pradă (se pare, considerabilă) şi, mai ales, în legătură cu soarta a două prizoniere mai... deosebite.

Layla şi Anaka, fiicele prinţului Al Sayef, nu arătau deloc asemeni arăboaicelor. înalte, cu pielea albă, părul roşu şi ochii verzi, trădau originea europeană, ba chiar nordică. Era evident că mama lor fusese o creştină ajunsă sclavă la fatimizi şi Sir Gilles, mai tânăr şi mai impresionabil, s-a îndrăgostit pe loc de amândouă.

Venit de curând în Ordin, Sir Gilles nu cunoştea obiceiul multor templieri de a întreţine adevărate haremuri cu femei sarazine şi chiar evreice, luate prizoniere în Egipt şi Siria şi revândute apoi tot arabilor, după ce-şi pierdeau farmecul sau atracţia noutăţii. Aşa că, atunci când ceilalţi doi cavaleri au vrut să le siluiască pe nobilele captive, s-a opus vehement. Schimbul de replici tăioase a dus la o încăierare - iar Sir Gilles era superior în mânuirea armelor şi avea de partea sa majoritatea soldaţilor, al căror respect îl câştigase în doi ani de campanii neîntrerupte.

Astfel s-a făcut că, a doua zi, Sir Reginald şi Sir Galwin au părăsit cetatea cu 35 de oameni şi cu 10 sipete de argint, cântărind 165 de kilograme. De pe ziduri îi priveau 112 soldaţi loiali lui Sir Gilles şi cele două femei de la care pornise totul. Fapt absolut neobişnuit pentru acele timpuri, tânărul cavaler englez le dăruise libertatea celor câteva sute de bărbaţi, femei şi copii capturaţi, ce se grăbiseră să plece; dar fiicele lui Al Sayef, deşi libere, au preferat să rămână cu el.

Este de înţeles furia şi ura învinşilor, umiliţi în ochii soldaţilor şi exasperaţi de săptămânile marşului prin deşert, în care au pierdut jumătate din caii ce cărau argintul. Aşa încât, ajunşi la *comtnanderia* din Askalon, au născocit o încâlcită poveste de magie neagră, jurând că Sir Gilles fusese înrobit de diavoliţele roşcate cărora ei le văzuseră limpede... cozile mişcându-se sub veşmintele de văluri transparente, menite să nu ascundă nimic.

Comandorul din Askalon era militar vechi, prea puţin impresionabil şi, aidoma celor mai mulţi templieri, râdea de superstiţii, privind religia (oricare ar fi fost ea) ca pe un praf

aruncat în ochii mulţimilor. Dar cetatea era necesară ca bază în campania siriană. Iar Sir Reginald şi Sir Galwin pretindeau că tezaurul prinţului conţinea aur, *mult aur.*



Brutalitatea nejustificată a cruciaţilor occidentali i-a făcut temuţi şi urâţi în tot Orientul Mijlociu, din Constantinopol până în Cairo. Masacrarea a zeci de mii de civili după cucerirea Ierusalimului (1099), Accrei (1191) şi Constantinopolului (1204) vor rămâne pete de neşters pe blazonul istoriei cavalerilor medievali europeni. Dar Sir Gilles of Northwood mai credea încă în legenda lui Sir Lancelot of the Lake, apărătorul celor slabi...

în zece zile, o forţă de 600 de soldaţi şi 30 de cavaleri, condusă de comandor, pornea spre cetate. Au găsit-o mută, cu porţile închise. După ce le-au dărâmat cu securile, odată

înăuntru, oamenii s-au simţit imediat apăsaţi de tăcerea intensă, aproape perceptibilă fizic, ce domnea între ziduri. Nici o fiinţă vie, nici un cadavru. în sala tezaurului, treizeci de sipete cu argint şi aur - dar nici o urmă de luptă, nici o pată de sânge. Cei 115 oameni dispăruseră cu armele, armurile, caii şi întreg echipamentul. S-a presupus că dezertaseră - însă fără să ia cu ei aurul? Sau fusese atât de mult că nu-1 putuseră căra pe tot? Şi de ce erau porţile ferecate *pe dinăuntru*?!

în sala tronului, comandorul a găsit steagul verde al Profetului şi steagul cu cruce al Ordinului uitate alături, pe podea. Iar dintr-o altă încăpere, soldaţii au adus o placă ovală de faianţă pe care erau pictate chipurile celor două tinere surori (fapt extrem de curios, căci religia musulmană interzice reproducerea imaginii oamenilor) şi mănuşile de zale având blazonul lui Sir Gilles: un vultur cu aripile desfăcute, gata să-şi ia zborul...

Ce s-a întâmplat cu soldaţii, cavalerul şi femeile? Au plecat oare spre Europa pe drumul terestru (prin nord, riscând să cadă în mâinile selgiu- cizilor) ori pe apă, peste Mediterana? Dar de unde au găsit nave disponibile? Şi de ce au abandonat o parte sau tot tezaurul?

Nimeni nu va şti vreodată, dar incidentul n-avea să rămână singular.

st

în anul 1707, în plin război de succesiune la tronul Spaniei (1702-1714),
o coloană de 4.000 de infanterişti cu 12 tunuri a pornit printr-o trecătoare din Munţii Pirinei (Spania). Aparţineau armatei arhiducelui austriac Carol de Habsburg (care îi disputa coroana regelui Filip al V-lea de Bourbon) şi urmau să cadă asupra trupelor spaniolo-franceze din spate, prin surprindere. Trei zile mai târziu, un escadron de 300 de călăreţi

este trimis în întâmpinarea coloanei, care nu apăruse pe câmpul de luptă. Timp de o săptămână, cavaleriştii austrieci îşi caută asiduu camarazii, într-o zonă montană complet nelocuită: nici o urmă a miilor de oameni bine echipaţi şi bine înarmaţi (după standardele epocii) nu a putut fi găsită. Dispăruseră cu tunuri, arme şi bagaje. Nu s-au descoperit cadavre, nu au apărut dezertori, iar arhivele armatei lui Filip al V-lea nu conţin vreo referire la o eventuală ciocnire în zona şi în perioada respectivă. Nici o explicaţie plauzibilă nu a rezultat în urma cercetărilor contemporane şi ulterioare asupra acestui caz...

*

Anul 1825. Grecia* Pe coasta de nord a Golfului Petras de la Marea Ionică se aud tunurile de la Missolonghi. Cetatea martiră, ce rezistase cu succes asediului turc din 1822, era din nou înconjurată, de astă dată de trupele egiptene. Dar până aici se ajunsese după un drum lung şi sinuos.

La Epidaur, în ziua de 13 ianuarie 1822, Adunarea Naţională a delegaţilor din toată Grecia proclamă oficial independenţa patrjei şi începutul luptei de guerillă împotriva armatelor otomane. Răscoala se întinde însă doar în Moreea, iar turcii asediază portul Chios (Marea Egee), îl cuceresc şi masacrează circa 10.000 de bărbaţi, femei şi copii, luând în robie alţi 15.000. Deşi scandalizate, puterile europene nu intervin, neputându-se pune de acord la o împărţire a Imperiului Otoman între ele. Şi astfel, grecii continuă să fie măcelăriţi.

Dar curentul romantic de exultare a culturii şi civilizaţiei clasice elene, lansat de intelectualii francezi, englezi şi germani, cu contribuţia nevăzută însă omniprezentă a banilor cheltuiţi generos de armatorii şi negustorii greci din Occident, începe să agite opinia publică europeană. Tineri voluntari şi mici cantităţi de arme pornesc spre insulele de la

Marea Egee - ajutor nesemnificativ în comparaţie cu ce le pregăteşte Imperiul Otoman insurgenţilor.

La 10 iulie 1824, o flotă de 63 nave de război şi 100 de transport ridică ancora din portul egiptean Alexandria, având la bord 16.000 de soldaţi, echipaţi şi antrenaţi după model francez şi conduşi de Ibrahim (fiul lui Muhammad-Ali, viceregele Egiptului). în februarie 1825, armatele invadatoare debarcă în Peloponez, zdrobind rezistenţa elenă în două luni şi începând, la 25 aprilie, asediul portului Missolonghi.

în Italia, Franţa, Germania, Anglia, Suedia (şi chiar SUA) se constituie "Comitetele pentru independenţa Greciei", care trimit arme, bani şi voluntari. Guvernul elen a fost destul de înţelept pentru a cumpăra tunuri şi a angaja mercenari francezi (majoritatea foşti militari napoleonieni), care se dovedesc un ajutor nepreţuit în reorganizarea şi instruirea răsculaţilor.

Tocmai aceşti oameni au fost protagoniştii unui incident absolut straniu, care n-a avut parte de multă publicitate.

în cursul anului 1824, la Missolonghi sosiseră mulţi voluntari englezi, unii aleşi chiar de lordul Byron. George Gordon, al şaselea baron de Byron, poet romantic celebru, fusese câştigat pentru cauza libertăţii elene şi venise la Missolonghi cu o navă echipată pe cheltuiala sa, aducând 1.000 de puşti, două tunuri şi 40 de tineri nobili, dornici să moară pentru un ideal. Dar cel dintâi avea să-şi găsească sfârşitul chiar Byron, răpus de malarie înainte de începerea propriu-zisă a luptelor.

Prin contrast cu entuziaştii însă complet neexperimentaţii englezi, cei 500 de mercenari francezi erau oameni de 35-50 de ani, toţi veterani ai "Grand Armee", care luptaseră decenii la rând, din Egipt până în Rusia. Purtându-şi cu mândrie uniformele şi decoraţiile napoleoniene (interzise în Franţa Restauraţiei Bourbone), artileriştii şi infanteriştii din Vechea Gardă puteau fi văzuţi pretutindeni în centurile de apărare ale oraşului, unde era pericolul mai

acut. Deja trupele egiptene învăţaseră că este mai bine să ocolească locurile în care zăreau uniforma albastră şi chipiul înalt, negru, al "războinicilor din Frankistan".

La începutul lunii august 1825, un atac al lui Ibrahim a dus la ocuparea unor vechi bastioane din partea de nord a portului. Deşi la o oarecare distanţă de fortificaţiile principale, cele trei forturi, situate pe un deal de 200 de metri înălţime, permiteau artileriei otomane să lovească navele din radă, stânjenind aprovizionarea cetăţii, care se făcea numai noaptea, pe mare. Ceea ce însemna că, indiferent de cost, bastioanele trebuiau recucerite şi menţinute.

Pentru această misiune sinucigaşă a fost ales căpitanul Alain Baptiste Moreau, cu o baterie de 6 tunuri şi o companie franceză, cărora li s-au alăturat două companii amestecate, marinari, orăşeni, studenţi şi contrabandişti greci, conduşi de o tânără de 25 de ani, cunoscută doar sub porecla de "Eleutheria" ("libertate", în limba elenă). Această femeie scăpase din masacrul de la Chios prefăcându-se moartă şi rămânând trei zile ascunsă sub un morman de cadavre, inclusiv cele ale membrilor familiei sale. Sosind la Missolonghi, s-a remarcat nu numai prin ura pe care le-o purta otomanilor, dar şi prin curajul şi priceperea de care dădea dovadă în lupte.

Cei trei sute patruzeci de oameni au ieşit din cetate sub protecţia unei nopţi furtunoase, cu vijelie şi fără lună. Ajungând neobservaţi la bastioane, le-au escaladat, trezindu-se cu stupoare înaintea unui întreg regiment egiptean, ce număra 1.000 de soldaţi şi era condus de Habib Paşa. în confuzia creată, francezii şi-au păstrat calmul, aruncând în aer pulberăria egiptenilor. Uluiţi şi înfricoşaţi de uriaşa explozie, soldaţii lui Habib au crezut că sunt bombardaţi cu artileria grea şi au fugit, lăsând poziţia în mâinile asaltatorilor. Dar pierderile acestora erau mari: 20 de francezi şi peste 100 de greci zăceau morţi sau grav răniţi printre ruine.

Căpitanul Moreau şi Eleutheria au organizat trei baterii

din tunurile aduse şi din cele lăsate de egipteni. Apoi, în doar trei zile, sub ochii inamicului s-a ivit o redută continuă care înconjura dealul, unind cele două bastioane rămase în picioare cu sfărâmăturile celui de-al treilea. Şi, vreme de două luni, această fortificaţie improvizată, cei 220 de luptători şi cele 24 de tunuri au respins 16 atacuri egiptene, transformând terenul plat dinaintea lor într-un adevărat "câmp al morţii".

Brusc, la 24 octombrie 1825, peste forturi s-a lăsat tăcerea. O patrulă din oraş s-a încumetat să se strecoare noaptea până acolo. Au găsit vreo 200 de morminte ale voluntarilor şi 40 franceze. Dar 60 de mercenari, căpitanul Moreau şi Eleutheria nu erau printre cei căzuţi. Egiptenii nu intraseră în forturi - tunurile aţinteau încă liniile duşmane, cu piramidele de ghiulele pregătite. în corturile franceze rămăseseră efectele personale şi raţiile de hrană al dispăruţilor. Numai puştile lipseau.

Grecii s-au retras, aruncând în aer bateriile şi rămăşiţele redutelor, îngropând astfel şi mormintele sub dărâmături, ca nimic să nu cadă în mâinile inamicului. Câţiva soldaţi egipteni capturaţi în următoarele săptămâni au confirmat că trupele lui Ibrahim Paşa renunţaseră să mai ocupe forturile care-i costaseră peste o mie de morţi. Şi atunci, unde erau francezii? Dezertarea la duşman ieşind din discuţie, s-a presupus că au fost capturaţi şi măcelăriţi în tabăra egipteană.

Dar, la terminarea asediului (23 aprilie 1826) şi mai apoi, la 14 septembrie 1829, când Turcia a semnat Tratatul de Pace cu Rusia la Adrianopol, recunoscând independenţa Greciei, generalii lui Ibrahim au negat vehement că ar fi avut loc vreo astfel de crimă. Ceea ce, desigur, nu însemna mare lucru.

însă era puţin probabil ca trupele Imperiului Otoman să nu se laude, în patru ani de război, cu capturarea căpitanului Moreau şi, mai ales, a Eleutheriei, căpetenie cunoscută, pentru care se promisese o recompensă considerabilă.

Incidentul i-a inspirat pictorului francez Eugene Delacroix (1798 -1863) un tablou celebru, "Grecia pe ruinele de la Missolonghi" (1826), reprezentând o tânără cu părul negru, cu bluza desfăcută la piept, rămasă singură printre ruine şi morţi, aşteptând gloanţele ucigaşe. Dar, deşi era mândru de bravura compatrioţilor săi la Missolonghi, Delacroix n-a pictat nici unul, considerând, ca un romantic şi revoluţionar incurabil ce era, că uniformele Vechii Gărzi în oraşul martir ar fi luat ceva din aura de patriotism şi fervoare naţională greacă ce învăluie pentru eternitate acest loc...

Trei decenii mai târziu, o întâmplare similară se va petrece la mii de kilometri distanţă, în veşnic frământata Indochină.

*

în septembrie 1858 avea să înceapă primul război colonial al Franţei (ajutată de Spania) împotriva Regatului Vietnamez. în noiembrie, trupele expediţionare se apropiau de Saigon, capitala Sudului, întâmpinând o rezistenţă feroce din partea vietnamezilor. Printre coloanele trimise la atac (grupate câte 2-3, la distanţe mici una de alta, pentru a se sprijini reciproc), se număra un batalion de 650 zuavi (soldaţi coloniali, încadraţi de ofiţeri şi subofiţeri francezi). Erau militari de profesie, cu o experienţă de 5-10 ani de război în condiţii grele şi junglele asiatice nu constituiau o noutate pentru ei. Puştile din dotare se numărau printre cele mai modeme ale epocii, iar echipamentul şi aprovizionarea nu lăsau nimic de dorit. în urma acestei coloane, la 2-3 kilometri, se afla o alta, compusă din 450 de infanterişti şi o companie de geniu. Ajunşi la doar 20 km de Saigon, cei 650 de zuavi întrerup contactul cu coloana de sprijin şi, şapte ore mai târziu, infanteriştii îi caută în zadar pe o câmpie înecată în ceaţă, situată la liziera junglei. Nu sunt găsite cadavre sau urme de luptă, iar vietnamezii nu aveau să-şi facă simţită

prezenţa decât după o săptămână de la incident. Arhivele militare franceze consemnează dispariţia batalionului de zuavi astfel: "pierdut în condiţii neclare, în timpul campaniei de cucerire a Saigonului, noiembrie 1858".

în februarie 1859 Saigonul avea să cadă, iar în iunie 1862 războiul se va sfârşi cu victoria Franţei, care ocupă sudul Vietnamului; dar ancheta autorităţilor franceze, reluată în 1862-1863, nu a reuşit să găsească vreun indiciu privitor la soarta zuavilor...

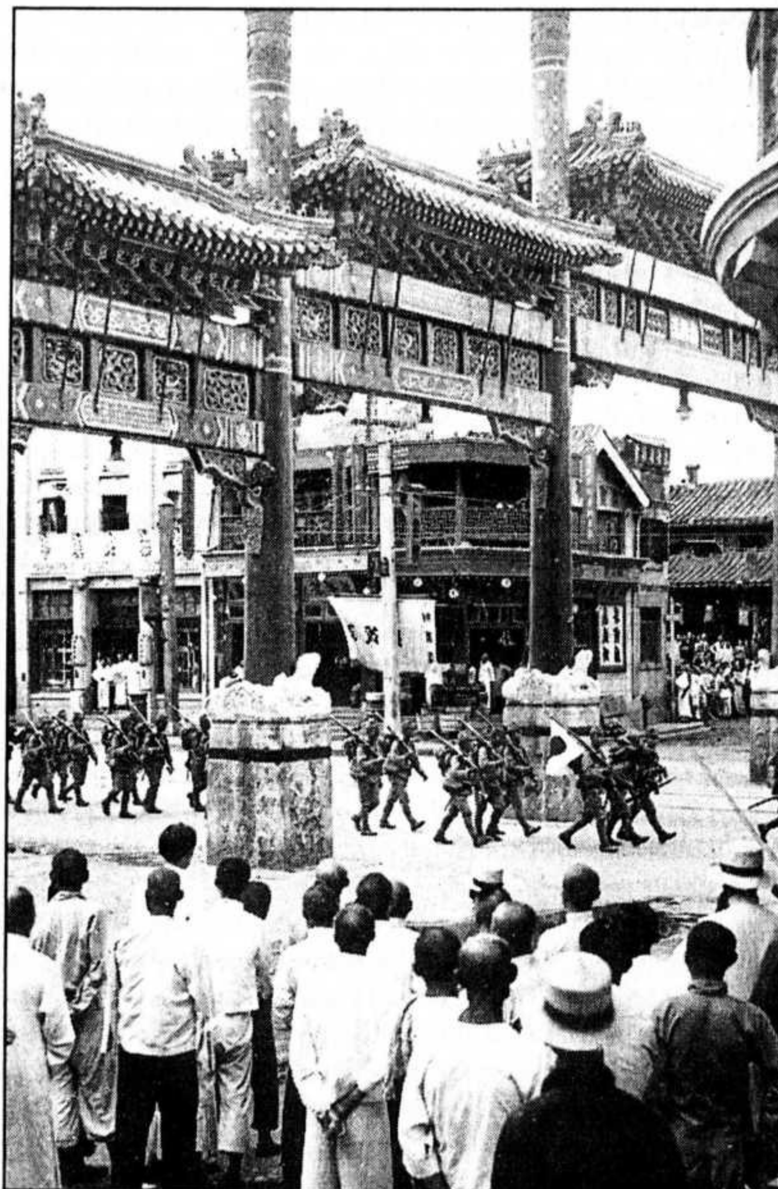
*

în decembrie 1937, China se afla în război cu Japonia de peste cinci luni. Armata Imperială Japoneză cucerise Pekin-ul (28 iulie) şi mari teritorii chineze din sud. La 7 decembrie se apropia vertiginos de Nankin (capitala Republicii Chineze a Gomindan-ului condus de Tchang Kai-Chek). Părăsit de autorităţi şi armată, marele oraş era incapabil să opună rezistenţă. Singura-i forţă militară organizată era un regiment de infanterie grea (în fişele operaţionale ale Gomindan-ului, aceasta desemna un regiment cu efectiv complet, întărit cu baterii de artilerie şi companii de geniu), rămas în urmă, sub comanda colonelului Li Fu Sien, ca trupă de sacrificiu. Colonelul, un capabil militar de carieră, cu vastă experienţă de luptă, nu se amăgea că i-ar putea opri pe japonezi cu cei 3.000 de oameni ai săi. Dar intenţiona să-i întârzie măcar câteva zile, pentru a da posibilitatea populaţiei civile şi funcţionarilor rămaşi să evacueze oraşul şi să salveze o parte din valorile aflate încă în bănci, muzee şi reşedinţe particulare.

Cu această dorinţă şi cu acordul trupei (regimentul era una dintre puţinele unităţi de veterani, care aveau la activ destule bătălii cu japonezii, încă din Războiul Manciuriei, dus în 1931, şi nenumărate ciocniri cu alte forţe chineze, în războiul civil început în 1927 şi terminat abia în 1949), colonelul Fu Sien a dispus plasarea forţelor sale pe celălalt mal al Fluviului Yang Tse, ultimul obstacol natural situat între japonezi şi oraş. Pe data de 10 decembrie, regimentul a

trecut peste unicul pod aflat în zonă şi, lăsând o companie să-l apere, s-a instalat la opt kilometri de fluviu, începând să-şi fortifice poziţiile.

în zorii zilei de 11 decembrie, colonelul a fost trezit de un aghiotant, care, înnebunit de groază, i-a raportat că regimentul... dispăruse. Strângând cei vreo 20 de soldaţi şi ofiţeri rămaşi cu el la comandamentul din oraş, Li Fu Sien s-a năpustit călare spre fluviu. La pod a găsit compania de pază intactă. Dar nici unul din cei 100 de oameni nu auzise zgomote şi, când o patrulă le-a anunţat lipsa trupei principale, intraseră în panică. Colonelul a grăbit spre poziţiile înaintate. A găsit două rânduri de tranşee, o reţea de sârmă ghimpată şi câteva amenajări pentru bateriile de artilerie şi posturile de comandă. Dar nu era nici un indiciu de luptă, nici un cadavru, nici măcar un cartuş gol pe pământ, iar japonezii se aflau la circa 20 km mai la sud.



După luptele feroce din iulie 1937, trupele japoneze ocupă capitala chineză, Pekin (arhivele Comisiei Humboldt).

Dacă soldaţii şi ofiţerii voiau să dezerteze *in corpore,* n-avea nici un sens să se ostenească 20 de ore ca să-şi pregătească atât de minuţios poziţiile de apărare. în plus, nu existau decât două căi de a fugi: spre sud, în mâinile japonezilor care se revărsau ca o maree, ori spre nord, trecând înapoi podul şi traversând oraşul...

La 13 decembrie 1937, japonezii au forţat fluviul, masacrându-i pe cei 120 de oameni care, în frunte cu colonelul lor, s-au sacrificat pentru a apăra podul. Intrând în Nankin, armata japoneză a comis atrocităţi incredibile, executând în câteva zile peste 200.000 de civili, multe din "operaţiunile de pacificare" fiind filmate de operatorii militari japonezi: bărbaţi decapitaţi, folosiţi ca manechine pentru exerciţiile de atac la baionetă, îngropaţi de vii, femei hăcuite cu săbii şi baionete, violate, arse în gropi pline cu benzină, copii cărora li se introduceau grenade dezamorsate în gură sau în sex, cartiere întregi rase cu tunul, strivind mii de oameni sub ruinele arzânde...

Din întreg regimentul chinez scăpaseră un locotenent şi trei soldaţi, trimişi de Li Fu Sien în nord, cu ultimul său raport, la 12 decembrie 1937.



Infanteria japoneză, participând la masacrul de pe străzile Nankin-ului, la data de 15 decembrie 1937 (arhivele Comisiei Humboldt).

Comandamentul trupelor gomindaniste a efectuat cercetări sporadice în 1938, transformate într-o anchetă oficială în 1946. Nu s-a putut găsi nici o explicaţie pentru dispariţia regimentului. China comunistă a lui Mao Tse- Tung a reluat ancheta în 1968, beneficiind şi de arhivele Armatei Imperiale Japoneze, capturate de unităţi ale Armatei a 8-a Comuniste în 1945. Minuţioasele arhive militare şi ale Kampetai-ului (poliţia secretă japoneză) nu consemnau nimic despre trecerea regimentului chinez de partea japonezilor, despre vreo ciocnire ori despre o predare în masă urmată de masa-crarea prizonierilor (practică obişnuită în majoritatea unităţilor japoneze, îndoctrinate cu principiul superiorităţii lor rasiale asupra oricărui inamic, fie el occidental sau asiatic). Arhivele erau complete şi descriau amănunţit operaţiunile de front, inclusiv atrocităţile din Nankin - deci nu s-ar fi pus problema ascunderii unei crime de război. în plus, din examinarea hărţilor de luptă japoneze s-a ajuns la

concluzia că singura cale de scăpare a regimentului era traversarea podului şi a oraşului, sudul fiind complet închis de Armata Imperială.

Cercetări noi, făcute de istorici chinezi după 1995, nu au dus la nici un rezultat. Nici astăzi nu se ştie care a fost soarta regimentului de la Nankin...

Spre finalul celui de-al Doilea Război Mondial, americanii au experimentat şi ei şocul dispariţiei inexplicabile a unor trupe, de această dată pe teatrul de operaţiuni european.

După debarcarea (6 iunie 1944) şi apoi încheierea cu succes a bătăliei pentru Normandia, a urmat încercuirea şi cvasicompleta anihilare a Armatei a 7-a germane, în punga de la Falaise, de unde au scăpat doar 10 dintre cele 50 de divizii cu care Wermacht-ul menţinuse nordul Franţei.

Se punea acum o problemă crucială: să fie atacată Germania frontal, încercându-se spargerea centurii de fortificaţii ce se întindea de la graniţa cu Olanda până la cea cu Elveţia, faimoasa "Linie Siegfried" *(West-Wall,* cum o numeau germanii), sau printr-o ofensivă terestră şi aeropurtată în Olanda, de unde aliaţii ar fi avut, după trecerea Rinului, cale deschisă spre Berlin?

Din motive de orgoliu, generalii americani refuzau să intre sub comanda feldmareşalului englez Bernard Montgomery, care conducea trupele britanice angajate în luptele din Belgia şi Olanda. Aşa s-a născut ideea "genială" a atacului "Liniei Siegfried", deşi toată lumea era conştientă că atât ofiţerii superiori, cât şi trupele americane nu aveau experienţa vreunui asalt asupra liniilor fortificate (spre deosebire de britanici şi ruşi).

Precedată de un intens bombardament aerian, apoi de un baraj de artilerie, US Army atacă între 10 şi 16 septembrie 1944 în dreptul regiunii germane Eifel. în cadrul

ofensivei s-au remarcat în special acţiunile Diviziei 28 Infanterie, preclită "Bloody Bucket Division" din cauza pierderilor grele suferite în bătălia de la Falaise.

Divizia 28 a pornit din Luxemburg, înaintând în zona dintre Râurile Kyle şi Sauer. Avea ca obiectiv final oraşul Trier, situat în spatele Liniei Siegfried. Dar zona era apărată de Divizia II SS, o unitate veterană, ce fusese



Infanteria americană (Divizia 28) nu avea experienţa şi nici hotărârea de a disloca Divizia II SS de pe poziţii. Compania F a dispărut, iar alţi J.*360 de soldaţi şi ofiţeri au murit în zadar (arhiva autorului).*

atât pe Frontul de Est, cât şi pe cel de Vest, remarcându-se prin profesionalism şi chiar temeritate. Urmarea? Intr-o săptămână, Divizia 28 a înregistrat 1.500 de morţi, iar fortificaţiile germane s-au dovedit impenetrabile.

în timpul luptelor au dispărut fără urmă toţi cei 140 de

oameni ai Companiei F, o unitate specială de asalt. Nu s-au găsit cadavrele, iar soldaţii
SS luaţi prizonieri în zonă au declarat că nici măcar nu întâlniseră compania americană. Cum SS-ul era celebru pentru atrocităţile comise asupra prizonierilor aliaţi încă din 1940 (când o companie din Divizia SS de elită "Liebstandarte" a masacrat zeci de prizonieri britanici lângă portul belgian Dunkerque), după război s-a efectuat o anchetă prelungită până în noiembrie 1946. Nicăieri în arhivele germane nu a fost găsită vreo menţiune cu privire la soldaţii din Compania F.

Investigatorii US Army erau depăşiţi. Şi atunci au lansat vechea "perdea de fum mediatică": o ipoteză fantezistă care, cu girul unor nume cunoscute, pare să îmbrace mantia adevărului. în raportul final s-a consemnat: "Concluzia inevitabilă este aceea că oamenii au fost spulberaţi în bucăţi de obuzele germane". Deci 140 de soldaţi şi ofiţeri sunt pulverizaţi în vânt de artileria Diviziei II SS. Puţin probabil să nu rămână nici un supravieţuitor, sau măcar fragmente de cadavre, arme, echipament...

Oricum, dispariţia misterioasă a Companiei F a avut efectul unui şoc, zdruncinând moralul întregii Divizii 28, care a fost scoasă din linia întâi. Iar West-Wall a rămas intact până în februarie 1945!

Templieri, infanterişti austrieci, veterani ai Vechii Gărzi napoleoniene, zuavi coloniali, un întreg regiment chinez, o companie de asalt americană... Unde au ajuns toţi aceşti războinici? Să existe undeva o Walhalla în care cei bravi trăiesc veşnic

Fără îndoială, cel mai straniu şi mai comentat caz de dispariţie pe câmpul de luptă (şi singurul ce a beneficiat de prezenţa unor martori oculari) îl constituie faimosul incident în care au fost implicate trupe ale Regimentului 1 Norfolk, care făcea parte din Divizia 5, Corpul 1 Armată Britanic, participant la bătălia pentru Peninsula Gallipoli şi Strâmtoarea Dardanele (Turcia).

Campania Dardanelelor, desfăşurată pe tot parcursul anului 1915, a fost una dintre cele mai dezastruoase operaţiuni aliate ale războiului. O sumară istorie a sa ar trebui să conţină următoarele repere:

19 februarie - Nave aliate bombardează forturile turceşti situate pe ambele coaste ale Strâmtorii.

25 februarie - După o întrerupere datorată vremii nefavorabile, escadrele aliate reiau bombardamentele asupra fortificaţiilor costiere şi debarcă unităţi de puşcaşi marini în vederea unor acţiuni de commando. Forţele turceşti primesc însă întăriri masive şi puşcaşii marini trebuie retraşi.

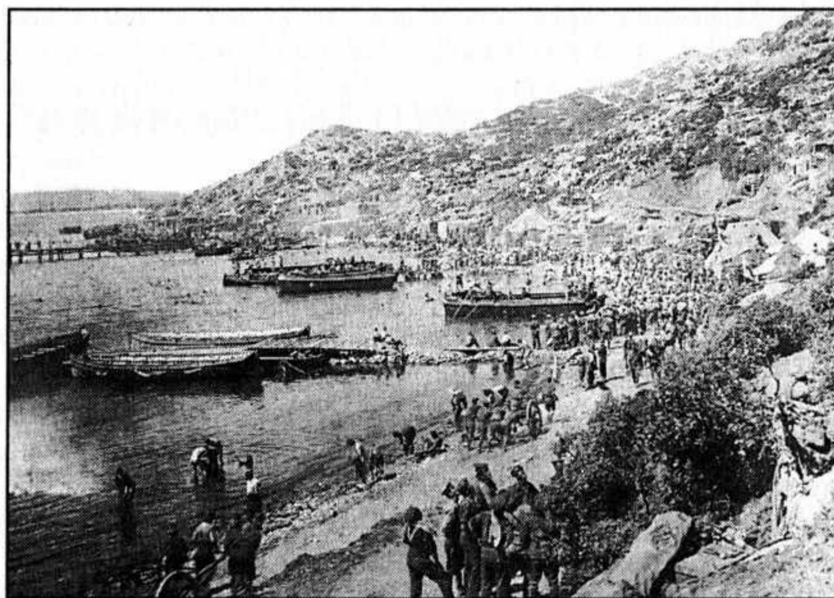
4 martie - O nouă încercare de debarcare anglo-franceză este respinsă de o puternică rezistenţă turcă.

18 martie - Escadrele aliate încearcă să forţeze Strâmtoarea, dar pierd trei cuirasate *(Bouvet* - francez, *Ocean* şi *Irresistible* - engleze), scufundate de artileria grea a forturilor. în plus, trei crucişătoare de bătălie *(Gaulois* şi *Suffren* - franceze şi *lnflexible* - englez) sunt grav avariate de mine şi se retrag. Neştiind că turcii îşi terminaseră practic muniţia pentru tunurile grele, escadrele aliate renunţă la luptă exact când ar fi putut-o câştiga.

24 martie - Numit comandant al Armatei a V-a turceşti, generalul german Otto Liman von Sanders desfăşoară şase divizii complete, bine pregătite şi excelent echipate, pe coastele de vest şi de sud ale Peninsulei Gallipoli.

25 aprilie - Triplă debarcare: francezii stabilesc un cap de pod în

Turcia asiatică, lângă Fortul Kum Kale; englezii ocupă cinci plaje înguste, în sudul Peninsulei Gallipoli (în punctele Sedd el Bahr, Cape Helles, Cape Tekke şi lângă oraşul Krithia); australienii şi neozeelandezii (A.N.Z.A.C. -



Debarcarea trupelor australiene şi neozeelandeze la Capul Ari, pe 25 aprilie 1915 (arhivele Imperial War Museurn).

Australian and New Zeeland Army Corps) debarcă în vest, la Capul Ari. Plajele sunt dominate de dealuri fortificate de turci, nu există căi de acces în interior şi, cu tot eroismul - scump plătit - al trupelor, aliaţii nu pot lărgi capetele de pod.

1-8 mai - Atacuri puternice şi repetate ale aliaţilor cuceresc vârful sudic al peninsulei, stabilind un front continuu de la Krithia până la vărsarea Râului Keveres.

19 mai - O întreagă divizie turcă atacă Capul Ari, dar nu poate dizloca trupele A.N.Z.A.C. de pe poziţii şi se retrage cu pierderi mari.

21 iunie-5 iulie - Atacurile succesive ale forţelor engleze din sud, întărite cu contingente franceze, nu pot trece de cursul Râului

Keveres.

12-13 iulie - Ofensiva anglo-franceză generalizată în sud este zdrobită la poalele Vârfului Achi Baba (Cota 591) de turcii conduşi de tânărul colonel Mustafa Kemal (viitorul creator al Turciei modeme, preşedintele Atatiirk). Forţele franceze sunt complet distruse.

6-7 august - Statul Major al generalului britanic Sir Ian Hamilton lansează ample atacuri de pe poziţiile din sud şi vest. în plus, sunt debarcate trupe engleze (printre care şi Regimentul 1 Norfolk) în Golful Suvla (la nord de Capul Ari). Cu toate că stabileşte un nou cap de pod la Suvla, ofensiva engleză eşuează lamentabil.

10 august - După lupte grele, capetele de pod de la Suvla şi Ari se unesc, iar aliaţii ocupă o porţiune vestică a peninsulei, mărginită la sud de lanţul deluros Sari Bair şi la nord de înălţimile Kiretch. în cursul bătăliei, un întreg regiment australian de cavalerie este nimicit, după ce a atacat de opt ori fortificaţiile turceşti de pe dealuri.

21-28 august - Atacuri intense engleze şi A.N.Z.A.C. asupra poziţiilor turceşti din interior. Aliaţii ajung până aproape de ţărmul Strâmtorii şi duc lupte la Boghali, Koja Dere, Cota 60 şi Tekke Tepe, dar suferă pierderi imense (Regimentul 1 Norfolk rămâne cu 27% din efectiv) şi se retrag.

16 octombrie - Situaţie staţionară pe front, agravată de venirea iernii şi de carenţele penibile în aprovizionarea aliaţilor. în urma dezvăluirilor presei asupra dezastrului de la Gallipoli, generalul Hamilton este înlocuit cu generalul Sir Charles Monro, care, după o inspecţie rapidă a capetelor de pod, recomandă, pe 31 octombrie, evacuarea lor totală.

8-20 decembrie - în pofida opoziţiei Amiralităţii (în particular a lui Sir Winston Churchill), zona aliată din vest este evacuată, cu atâta profesionalism, încât turcii nu-şi dau seama decât după patru zile că au înainte poziţii fantomă.

28 decembrie 1915-9 ianuarie 1916 - Atacată susţinut de oamenii lui Mustafa Kemal, zona din sud este evacuată totuşi fără mari pierderi; urmează abandonarea poziţiilor franceze de la Kum Kale.

10 ianuarie 1916 - Ia sfârşit oficial "Campania pentru Dardanele", care i-a costat pe aliaţi 200.000 de morţi, dispăruţi,

răniţi şi prizonieri. Turcii au pierdut 250.000 de oameni, dar au demonstrat că, bine comandaţi şi bine echipaţi, sunt trupe eficiente şi curajoase.

în haosul carnajului de la Gallipoli este greu să mai surprindă ceva. Şi totuşi, condiţiile dispariţiei unui număr mare de oameni din Regimentul 1 Norfolk intrigă şi astăzi.

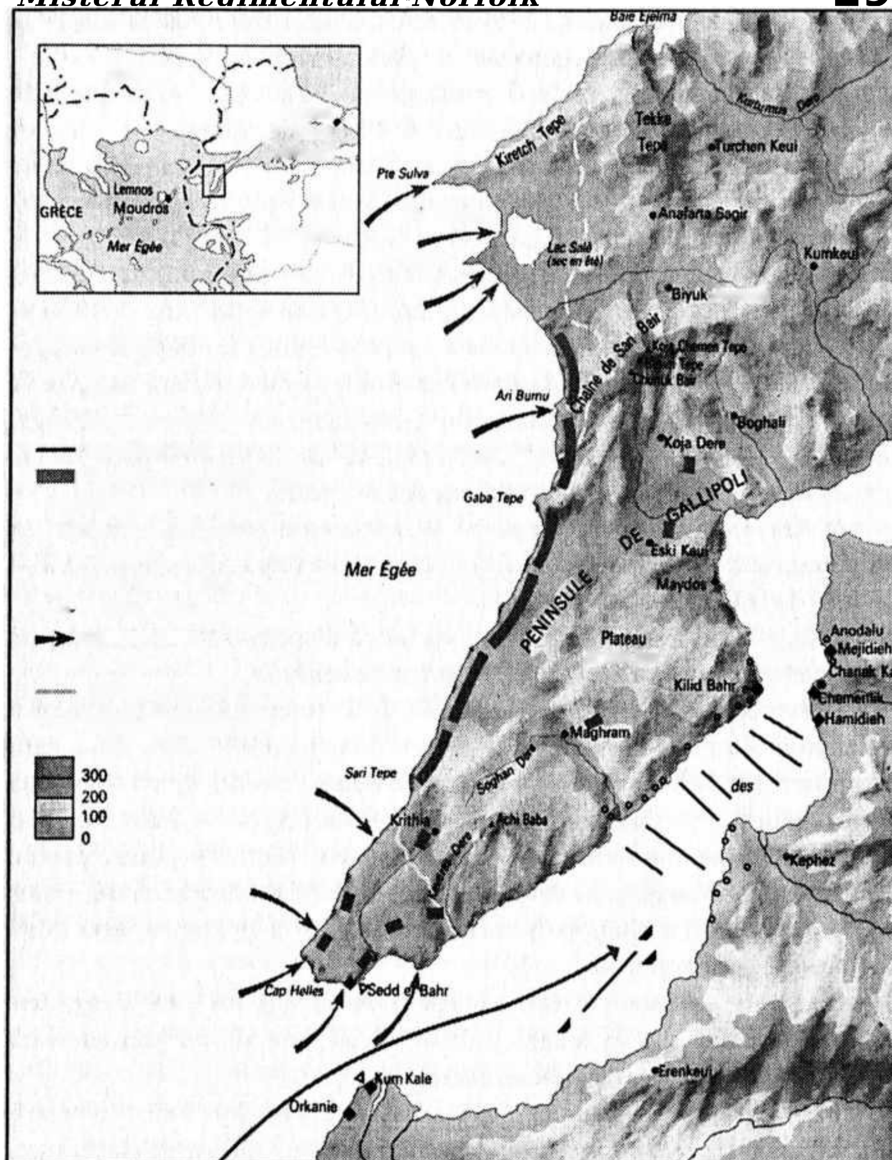
"în dimineaţa zilei de 21 august 1915, Sir Ian Hamilton a ordonat un atac general al forţelor expediţionare aliate asupra poziţiilor deţinute de turci dincolo de Câmpia Suvla, în jurul Cotei 60.

Dimineaţa era senină, fără nori, şi ne aşteptam la o zi mediteraneană tipică. Am remarcat totuşi o excepţie: şase până la opt nori ca nişte pâini rotunde, toţi de aceeaşi formă, planau deasupra Cotei 60. Am observat că, în ciuda unei brize uşoare care sufla dinspre sud cu 5-6 mile/oră (8-10 km/h - *tt.a.),* poziţia şi forma acestor nori rămâneau neschimbate. Din postul nostru de observaţie, situat la 500 picioare înălţime (150 m - *n.a.),* îi vedeam planând la 60° faţă de orizontală (circa 1.200 m altitudine - *n.a.).* Exact sub aceşti nori stătea nemişcat pe sol un altul, de formă elipsoidală, măsurând 800 picioare lungime (240 m - *n.a.),* 200 picioare lăţime (60 m - *n.a.)* şi 200 picioare înălţime. Acest nor era absolut compact, părând a fi de o structură aproape solidă şi se afla la o distanţă de 924-1.188 picioare (227-356 m - *n.a.)* de Cota 60, în interiorul teritoriului menţinut de britanici. în afară de noi, au mai făcut aceleaşi observaţii şi ceilalţi 22 de oameni ai Secţiei a 3-a din First Field Company N.Z., adăpostită în tranşeele de la Rhododendron Spur, situate la aproximativ 2.500 yarzi (2.275 m - *n.a.)* la sud-vest de norul care se afla la sol. Punctul nostru de observare era la doar 300 de picioare (90 m - *n.a.)* de Cota 60; vedeam perfect forma şi extremităţile acestui nor neobişnuit, care, după cum ne-am dat seama, se aşezase pe locul unui golfuleţ spre care ducea un drum sau, poate, albia unui râu secat (Kaiajik Dere). Culoarea norului era de un gri pal, ca şi a celor din aer.

Deodată, am văzut trupe din Regimentul Norfolk intrând în golful secat şi îndreptându-se spre Cota 60. Când oamenii au ajuns în faţa norului, au pătruns în el fără nici o ezitare; dar nici unul nu a ieşit pentru a pomi atacul spre Cota 60. După o oră, când şi ultimul

soldat dispăruse în interiorul norului, acesta s-a ridicat încet de la sol, întâlnindu-se cu ceilalţi nori asemănători pe care i-am menţionat la începutul declaraţiei noastre. Până atunci, norii planaseră în acelaşi loc, înşiraţi unul lângă celălalt ca nişte boabe într-o păstaie, dar imediat ce norul de pe pământ a ajuns la înălţimea lor au plecat cu toţii în direcţia nordului, spre Turcia (Bulgaria - *n.a.).* După 45 de minute nu se mai vedea nici unul.

Un batalion din Regimentul Norfolk a fost dat dispărut sau exterminat şi, la capitularea Turciei (în 1918), prima cerere a Marii Britanii a fost eliberarea prizonierilor din acest batalion. Turcia afirma însă că soldaţii englezi nu apăruseră pe frontul Cote



martie 1915 Mişcările Aliaţilor şi ale Anzac ——► Atacuri navale Aliate t> Debarcări Aliate *j* Pierderi nave Aliate —}» Ofensive Aliate Ofensive Anzac Linii de front

Mai 191S - ianuarie 1916 •»» **" August - decembrie 1915 Altitudini (in metri)

de Kilid Baht

DMro it

Deidanelles

TekktBumu

Hart a campaniei din Dardanele (1915-1916). Trupe din Regimentul 1 Norfolk au dispărut la atacul asupra Cotei 60, aflată în apro

piere de orăşelul turc Boghali (arhivele Comisiei Humboldt).

Un regiment britanic, în 1914-1918, cuprindea între 800 şi 4.000 de oameni. Nu

ştim
câţi
din
Regi
ment
ul
Norf
olk
au
dispă
rut
în
acel
nor...
N
oi,
subs
emn
aţii
(...),
foşti
luptă
tori
în
A.N.
Z.A.
C.,
decla
răm
sub
jură
mânt
că
incid

entul
desc
ris
mai
sus
este
absol
ut
adev
ărat.
S
emn
at: F.
Reic
hart
(Mat
ata,
Bay
of
Plant
y), R.
New
nes
(157,
King
Stre
et,
Cam
brid
ge)
şi
J.L.
New
man

(73 Freyberg Street, Octumoctai, Tauranga)." (Jacques Vallee: *"Passport to Magonia"* - Chicago, 1969).

Prima oară, declaraţia neozeelandezilor

fusese publicată în 1965, în revista *"Spaceview".* Dar în revista engleză *"Fortean Times"* (nr. 27/1978) şi în cea franceză *"Lumieres dans la*

Nuit” (nr. 201/1981), Paul Begg şi, respectiv, Jean Sider neagă veridicitatea celor susţinute de martori, fără a ajunge la vreo concluzie clară în privinţa

auto
rilor
falsu
lui:
neoz
eela
ndez
ii sau
Valle
e.
Jean
Sider
enu
meră
în
artic
olul
său
("*Lu
mier
es
sur
Galli
poli* -
*Aout
1915
")*
opt
argu
ment
e,
dintr
e
care

cele mai importante sunt:

1) Arhivele aparţinând Imperial War Museum conţin acte emise de Batalionul 4 din Regimentul Norfolk la câtev

a zile după data teoretică a dispariţiei de la Cota 60.

2) Batalionul 5 din Regimentul Norfolk a dispărut într-adevăr, dar pe 12 august şi nu

pe 21 august, aşa cum afirmă declaraţia.

3) O parte (122 dintr-un efectiv de 267) dintre cadavrele celor din Batalionul 5 au fost găsite şi îngro

pate la 23 septembrie 1919, după cum atestă arhivele britanice (este vorba de Compania Sandringham, compusă din voluntari de pe domeniul Case

i
Rega
le
Brita
nice,
care
a
atac
at
front
al o
poziţ
ie
forti
ficat
ă,
pierz
ând
jumă
tate
din
oam
eni.
Supr
avieţ
uitor
ii,
print
re
care
şi
căpit
anul
com

paniei, au fost luaţi prizonieri şi executaţi de turci - *n.a.).*

4) F. Reichart a ajuns pe linia frontului abia la 28 august, deci după dispariţia

Batalionului 5.

La aceste concluzii se mai adaugă şi observaţia lui Paul Begg, care relatează că nici un document militar oficial britanic nu

consemnează declaraţia celor trei martori din A.N.Z.A.C.

S-ar părea deci că declaraţia este falsă şi Vallee a fost indus în eroare. Dar argument

elor celor doi cercetători li se pot aduce o serie de contraargumente deloc neglijabile:

1) Nici o oficialitate nu a publicat nimic desp

re dispariţia într-un nor straniu a Regimentului Norfolk? Dar, în volumul său *"The World Crisis"* (New York, Scribner's, 1928), Sir Winston Churchill,

Prim Lord al Amir a- lităţii la înce putul Prim ului Războ oi Mon dial şi auto rul plan ului de deba rcare la Galli poli, menţ iona Regi ment ul 1 Norf olk ca

fiind printre unităţile cu cele mai mari pierderi din timpul campaniei ("unele regimente, ca «Norfolk», au fost total distruse"). Campania de la

Galli
poli
(ale
cărei
scop
uri
erau:
a)
cuce
rirea
Strâ
mtor
ilor;
b)
scoat
erea
Turci
ei şi
Bulg
ariei
din
răzb
oi; c)
ajuta
rea
Serbi
ei,
aflat
ă
într-
o
situa
ţie
dispe

rată;
d)
stabi
lirea
unei
legăt
uri
mai
bune
cu
Rusi
a) a
eşua
t din
cauz
a
sube
stim
ării
valor
ii
defe
nsive
a
tere-
nului
,
absol
ut
impr
opriu
stabi
lirii
unui

cap de pod care să permită o ofensivă de mari proporţii. în pofida eroismului trupelor britanice şi ale A.N.Z.A.C., erorile comandamentului au

fost
plătit
e
print
r-o
baie
de
sâng
e şi
Chur
chill
a
treb
uit
să-şi
dea
demi
sia
din
post
ul de
la
Amir
alitat
e,
intrâ
nd
într-
o
lung
ă
eclip
să
politi

că. Este remarcabilă deci menţionarea în 1928 a distrugerii acestui regiment britanic, într-o campanie de care era răspunzător.

Alt autor de

prestigiu, căpitanul Th. Frothingham *("The Naval History of the World War"* - Cambridge, Harvard, 1925), nu pomeneşte nimic despre

Regimentul 1 Norfolk, dar menţionează un incident în care a fost implicată flota anglo-franceză care participa la bătălia Strâmtorilor. în după

- amiaza zilei de 21 august 1915, două avioane de recunoaştere franceze au fost tri- mise să cerceteze nişte ciudaţi "nori" cenuşii care

survolau navele aliate, la circa 1.000 m altitudine. Echipajele cuirasatelor engleze şi franceze au observat cum cele două aparate au intrat în "esc

adra" compactă a norilor cenuşii, după care le-au pierdut din vedere. Avioanele nu au mai revenit niciodată la bază, cei patru aviatori franc

ezi
fiind
daţi
"disp
ăruţi
deas
upra
mării
".   S-
a
pres
upus
că
ciud
aţii
nori,
de
form
ă
elips
oidal
ă,
rotu
ndă
sau
de
fus,
erau
de
fapt
dirija
bile
germ
ane

care au doborât cele două avioane (neînarmate). Dar aceasta nu explică motivul pentru care "dirijabilele" nu au bombardat flota aliată sau impo

sibilitatea găsirii unor fragmente ale avioanelor, într-o zonă restrânsă şi intens străbătută de navele engleze şi franceze. Ipoteza doborârii

aparatelor franceze de aviaţia turcă a căzut de la sine, în 1915 Turcia având doar câteva avioane şi o aeronautică militară pur simbolică.

2) Martorii neozeelandezi nu făceau parte din trupele britanice, ci din A.N.Z.A.C. şi, prin urmare, nu aveau de unde să cunoască precis

efectivul şi matricola unităţilor engleze cu care veneau în contact, mai ales pe linia frontului, unde situaţia se putea schimba de la o clipă la alta.

De aceea, folosirea titulaturii de "regiment" în declaraţie este relativă, martorii admiţând că nu cunoşteau efectivul trupelor dispărute. Până la sfârş

itul cam pani ei, Regi- ment ul Norf olk a fost com plet distr us, după câte atest ă arhiv ele brita nice, din cei 2.80 0 de solda ţi, subo fiţeri şi ofiţe ri înma

tricu
laţi
scăp
ând
doar.
..
386!
Nu
se
pot
stabi
li
cond
iţiile
dispa
riţiei
sau
deci
mării
fiecă
rei
com
panii
şi
fiecă
rui
batal
ion
în
parte
, aşa
că
este
foart

e posibil ca neozeelandezii să fi văzut într-adevăr un fenomen asemănător celui descris, în care să fi fost implicat un batalion sau o altă unitate a

Regimentului Norfolk.

3) Argumentul potrivit căruia unii martori au ajuns în zona Kaiajik Dere la sfârşitul lunii august nu are decât o

valoa
re
relati
vă,
arhiv
ele
brit
anice
menţ
ionâ
nd
data
când
între
aga
divizi
e
neoz
eela
ndez
ă
trimi
să ca
întăr
ire
engl
ezilo
r şi-a
ocup
at
poziţ
iile.
Nu

există date precise despre diversele sale unităţi şi este foarte posibil ca batalionul sau doar compania din care făceau parte martorii să fi ajuns pe

linia frontului mai devreme.

De altfel, un timp s-a negat chiar existenţa martorilor în sine, deoarece un cercetător britanic nu a primit răsp

uns
la
scris
orile
trimi
se
celor
trei
sol-
daţi
din
A.N.
Z.A.
C.
Anch
eta
sa se
desfă
şura
însă
în
1978
, iar
cei
trei
mur
iseră
de
mult.
..
Până
la
urmă

, s-a descoperit că Reichart şi Newnes, cel puţin, luptaseră cu certitudine în Divizia 1, Corpul III Armată A.N.Z.A.C., fiind în august 1915 pe

frontul din Gallipoli.

4) între 21 şi 28 august, Batalionul 4 a atacat atât Cota 60, cât şi sectoarele Koja-Dere şi Boghali, pierzând două trei

mi din efectiv. Nu au fost găsite decât o parte din cadavre, a căror indentificare nu a fost întotdeauna posibilă, stabilindu-se doar că morţ

ii se aflau "pe locul unde ar fi trebuit să ajungă Batalionul 4 în cursul ofensivei" (Imperial War Museum, *"World War Archives - Gallipoli, 1915").*

5) Experţii britanici cunoşteau existenţa unei enigme în legătură cu Regimentul Norfolk, considerând ca inadmisibilă dispariţia

unor trupe, chiar în condiţiile dure de la Gallipoli. Au fost emise două ipoteze:

a) Folosirea de către turci a gazelor de luptă în zona Cotei

60. Este greu de crezut însă că englezii nu ar fi sesizat acest lucru, intrând pasivi într-un nor de gaze otrăvitoare, după cum nu se poat

e
expli
ca
evac
uare
a
unui
mare
num
ăr de
cada
vre
înain
te ca
A.N.
Z.A.
C.
sau
corp
ul
expe
diţio
nar
brita
nic
să fi
prins
de
veste
.



Trupe germane pe poziţii la Somme (1916). Spre deosebire de Frontul de Vest, în Campania Dardanelelor nici o tabără nu a folosit gaze de luptă (arhiva autorului).

b) Capturare a unor unităţi engleze şi transportarea lor de către ... dirijabile germane. Este imposibil de admis că un dirijabil din 1915,

oricât de mare ar fi fost, putea lua la bord mai mult de 50 de oameni şi, în orice caz, celelalte trupe engleze, australiene sau neozeelandeze ar fi identificat

măca
r un
sing
ur
elem
ent
tehni
c
(zgo
motu
l
moto
arelo
r,
form
a
nacel
ei
etc.)
al
pre-
zumt
ivei
aero
nave.
In
plus,
studi
ul
arhiv
elor
impe
riale
germ
ane

atestă că generalul Otto Liman von Sanders nu a dispus de dirijabile în campania de la Gallipoli.

Sir J. Corbett menţiona în volumul său *“Naval Oper*

ations: History of the Great War Based on Official Documents” (New York, Longmans, 1920) că, fără îndoială, "Turcia ar avea de dat unele expli

caţii
în
legăt
ură
cu
dispa
riţia
fără
urmă
a
mai
mult
or
unită
ţi din
corp
ul
expe
diţio
nar
brita
nic
de la
Galli
poli".
Răsp
unzâ
nd
acuz
aţiilo
r,
fostu
l om
de
stat

turc A. Emin *(“Turkey in the World War"* - New Haven, Yale, 1930) şi fostul comandant al misiunii militare germane în Turcia, generalul H. Kann

engi eser *("The Campaign in Gallipoli''* - London, Hutchinson, 1928) susţineau că trupele turceşti şi germane nu au folosit gaze de luptă şi nu au

masa
crat
prizo
nierii
la
Galli
poli,
pierd
erile
deos
ebit
de
grele
sufer
ite
de
aliaţi
dato
rând
u-se
inca-
pacit
ăţii
şi
obtu
zităţi
i
unor
ofiţe
ri
din
înalt
ul
Com
anda

ment
brita
nic,
ce au
stăru
it în
conti
nuar
ea
unei
oper
aţiun
i
dinai
nte
pierd
ute
din
cauz
a
teren
ului
impr
opriu
şi a
dific
ultăţi
lor
logis
tice.



Tun abandonat de britanici la Capul Hellcs după retragerea finală din 8 ianuarie 1916 (arhiva autorului).

Faptul este indiscutabil, ca şi corectitudine a trupelor germane ce au luptat în Turcia şi Orientul Mijlociu. Cât priveşte însă armata turcă, este tot atât

de cert că o parte din soldaţi şi ofiţeri s-au dedat la excese deplorabile împotriva prizonierilor de război ai Antantei, oriunde au fost prezenţi, din România

până în Peninsula Arabică şi Caucaz.

Există însă şi un document oficial în care se întâlnesc destule indicii asupra stranietăţii cazului. *"Raportul Final*

al Comisiei asupra Operaţiunii Dardanele" (Final Raport of the Dardanelles Commission”), definitivat în 1917, dar publicat abia în 1967, menţione

ază
atac
ul a
3.00
0 de
solda
ţi
A.N.
Z.A.
C.
asup
ra
cotei
60 la
21
augu
st şi
atac
uri
spor
adice
ale
unor
unită
ţi
engl
eze
în
zona
acelu
iaşi
obiec
tiv
între
12 şi

30 august. Este consemnată apariţia unei "stranii brume" şi a "cetii argintii" prezente pe Câmpia Suvla la 21 august. Sunt de asemenea menţionate

numeroasele dispariţii de pe câmpul de luptă ("au existat sute de dispăruţi, care nu s-au regăsit în listele de prizonieri comunicate de Turcia"), precum

şi faptul că armata turcă trata corect prizonierii aliaţi, "cu unele excepţii".

Sunt toate acestea semnificative? Constituie argumente favorabile insolitului soartei câtorva sute de oameni pentru care războiul

s-a sfârşit în 1915, *altfel* decât şi-ar fi putut imagina? Probabil că nu vom afla niciodată cu certitudine. Un lucru este sigur:

dacă infanteriştii britanici au ajuns într-o altă lume - poate chiar în alt Univers?! -, ea n-avea cum să fie mai cumplită decât cea a

tranşeelor care desfigurau Europa Marelui Război.

PIERDUŢI ÎN ABISUL ALBASTRU

/

"
"W
" j
nd
e
se
înt

âmplă, dacă nu în aer, cele mai ciudate lucruri, rămase I I necunoscute sau inexplicabile pentru noi?!

"Acestea nu sunt cuvintele unui scriitor sau ziarist dornic să obţină un efect dramatic asupra publicului amator de senzaţional. Cel care le-a pron

unţat
era
de
opt
ani
pilot
de
încer
care
şi
răsp
unde
a
acu
m,
sobr
u şi
com
pete
nt,
într
e-
băril
or
puse
de
magi
straţi
în
curs
ul
anch
etei
care

urmărea se elucideze împrejurările celebrei şi misterioasei dispariţii, în iunie 1928, a hidroavio-nului *Latham* 47, avându-1 la bord pe exploratorul polar

Roald Amundsen.

Dar, dacă până în 1939, dispariţiile fără urme ale avioanelor mai puteau fi puse pe seama epocii de "copilărie" (1905-

1920
) şi
"adol
esce
nţă"
(192
0-
1938
) a
aviaţ
iei, o
dată
cu
înce
pere
a
celui
de-al
Doile
a
Războ
oi
Mon
dial,
"mat
uriza
rea"
apar
atelo
r, a
piloţi
lor, a
conc
epţie

i
desp
re
rolul
şi
impo
rtanţ
a
aviaţ
iei a
venit
extre
m de
rapid
.
între
augu
st
1939
şi
dece
mbri
e
1940
,
între
aga
lume
a
înţe-
les
că
zbor
ul,

fie el civil sau militar, îşi pierduse definitiv romantismul, devenind o uriaşă, prozaică şi neîndurătoare industrie a vieţii şi a morţii.

Este apro

ape
impo
sibil
de
stabi
lit
care
din
miile
de
dispa
riţii
aerie
ne
din
anii
sâng
eroşi
ai
celui
mai
mare
confl
ict
din
istori
e pot
fi
consi
derat
e ca
neob
işnui
te.

Desigur, au existat foarte multe echipaje ce nu s-au mai întors la baze şi despre care nu s-a mai aflat niciodată nimic. Explicaţia acestui

fapt este relativ logică: aparatele respective au fost probabil doborâte deasupra mării de un avion inamic, ce s-a prăbuşit la rândul său înainte de

a-şi comu-nica victoria sau este posibil ca unele avioane, avariate în timpul luptelor, să fi căzut singure în apă, dispărând pentru totdeauna

. Există însă şi cazuri care nu pot fi atât de uşor eludate.

*

În august 1941, pilotul polar rus N. Cerepkonkov zbura

deas
upra
Mări
i
Kara
,
împr
eună
cu
cinci
oam
eni
(copi
lotul,
radio
teleg
rafist
ul,
meca
nicul
de
bord
şi doi
cerc
etăto
ri
hidro
logi)
pe
un
avio
n
*llius
hin*

4. Acest aparat a fost



lliushin ÎL 4 (DB3) în varianta care a participat la raidul asupra Berlinului din 8 august 194Î (arhiva autorului).

unul dintre cele mai bune construite de sovietici între 1940 şi 1945. Bombardier mediu cu rază lungă de acţiune, cunoscut şi sub codul *DB3,* avionul a

zburat prima oară în ianuarie 1940, intrând în producţie de serie în ianuarie 1941. Până în 1944 fuseseră fabricate 5.256 de aparate, specialiştii şi

piloţii rămânând impresionaţi de performanţele şi rezistenţa lor: rază de acţiune - 2.600 km; viteză maximă - 420 km/h; plafon - 9.400 m;

armament - 3 mitraliere de 7,62 mm (schimbate curând cu unele de 12,7 mm şi apoi cu tunuri de 20 mm) şi 2.700 kg bombe.

Avionul *IL* 4

avea
două
moto
are
de
câte
1.10
0 CP
fieca
re şi
a
fost
folos
it ca
bom
bard
ier,
torpi
lor şi
tran
spor
tor,
deve
nind
repe
de
faim
os,
după
exe-
cuta
rea
prim
ului
bom

bardament de noapte asupra Berlinului (8 august 1941), acţiune de o îndrăzneală nebună, comparabilă cu primul raid american asupra oraşului

Tokyo (18 aprilie 1942).

Or, aparatul lui Cerepkonkov era de un tip adaptat special pentru a putea ateriza pe gheaţă, iar echipajul căpă

tase
o
mar
e
expe
rienţ
ă
după
doi
ani
de
zbor
uri
pola
re.
în
plus,
nici
aviaţ
ia
ger
man
ă,
nici
cea
finla
ndez
ă nu
oper
au
atât
de
depa
rte
spre

nord
-est.
Şi,
cu
toate
aces
tea,
avio
nul
ÎL 4
a
disp
ărut
fără
urm
ă,
fără
un
mes
aj
radi
o...

U
n
caz
ase
măn
ător
este
cel
al
maio
rului
Mou
chott

e, unul dintre primii ofiţeri ai Forţelor Franceze Libere. Comandant al escadrilelor 341 "Alsace" (franceză) şi 485 (neozeelandeză) cu sediul la Bigg

in Hill (celebra bază de vânătoare a R.A.F.-ului), acest experimentat pilot a dispărut la 27 august 1943, după o luptă aeriană în care fuseseră

angajate cele 24 de *Spitfire-uri* aflate sub comanda sa, împotriva a 200 de avioane *Focke Wulf190.* Aparatele germane atacaseră o formaţie

de "B 17 Fortăreţe Zburătoare", protejate de *Spitfire-urile* lui Mouchotte, deasupra oraşului francez Saint-Omer. Piloţii din escadrila 341 au

declarat însă că nu l-au văzut pe maior doborât în timpul luptei, locotenentul Clostermann (asul vânătorilor francezi) şi căpitanul Martell (com

anda
ntul
secu
nd al
esca
drile
i)
fiind
de
păre
re că
aces
ta s-
a
prăb
uşit
în
Cana
lul
Mân
ecii,
la
întoa
rcer
ea în
Angl
ia.
Războ
oiul
nu
per
mite
a
decl
anşa

rea
unei
anch
ete
amă
nunţ
ite,
astfe
l
încât
incid
entul
a
fost
repe
de
dat
uităr
ii.
Dar
este
puţi
n
prob
abil
ca
un
pilot
atât
de
bun
ca
Mou
chott
e să

fie
dobo
rât
aşa
de
rapi
d
încât
să
nu
aibă
timp
pent
ru
un
mes
aj
radi
o...



Două variante ale faimosului Supermarine Spitfire: MK V *(sus) şi* MK IX *(jos).*

Aparatul avea perfortnanţe deosebite, în varianta MK IX, *pilotată de Mouchotte: viteză* - 655 *ktnlh; plafon - 12.105 m; rază de acţiune - 1.576 km; arm*

ament - 2 tunuri de 20 mm şi 4 mitraliere de 7,62 mm (arhiva autorului).

*

Incidentele de acest gen au continuat şi după război. în ianuarie

1947, agenţia TASS anunţă că un avion C 47, aparţinând aviaţiei sovietice, s-a prăbuşit pe Gheţarul Tahomsk, la 3.500 m altitudine. Dup

ă o
săpt
ămâ
nă,
echi
pele
de
salv
are
au
găsit
epav
a
apar
atul
ui.
Avea
botu
l
înfip
t în
ghea
ţă,
iar
aripi
le
erau
rupt
e.
"Inte
rior
ul
fusel
ajul
ui

era pătat de sânge, dar trupurile celor 32 de pasageri şi aviatori de la bord dispăruseră fără urmă", scria comandantul grupului de intervenţie în rapo

rtul său, adăugând că "pe o rază de 800 km împrejur nu există nici o aşezare omenească". Expertiza a dovedit că motoarele avionului *nu*

fuseseră defecte în momentul prăbuşirii.

Douglas C47 "Skytrain", varianta militară a faimosului *Douglas DC 3* "*Dakota",* a fost cons

ider at cel mai bun apar at de tran spor t din al Doil ea Răz boi Mon dial. Num ai în SUA s-au prod us 10.0 50 bucă ţi, dintr e care pest e o mie mai

sunt în funcţiune şi astăzi, în 16 ţări. Avionul a fost exportat şi, începând din 1945, construit sub licenţă şi în URSS. însă cel prăbuşit pe

gheţarul Tahomsk era original şi făcuse războiul pe frontul sovieto-german încă din 1943. Cei doi piloţi erau veterani, având trei ani de

lupt
e şi
pest
e
8.00
0 de
ore
de
zbor
la
activ
fieca
re,
deci
nu
se
poat
e
expli
ca
moti
vul
pent
ru
care
nu
au
tran
smis
măc
ar
un
mes
aj
radi

o de alarmă, înainte sau după catastrofă, aşa cum nu a putut fi elucidată enigma dispariţiei trupurilor celor treizeci şi doi de oameni..



Douglas C 47 Skytrain, *avion de transport cu performanţe şi fiabilitate remarcabile: viteză - 370 kmlh; plafon - 7.315 m; rază de acţiune -* 2.575 *km (arhiva autorului).*

*

Un mister similar, dar mult mai straniu s-a petrecut în anii 1945-1950, în Districtul Mackenzie (Canada). Acolo, într-o zonă mărginită de Vârfu

l
Chris
tie
(2.22
6 m)
din
Munţ
ii
Mack
enzie
la
vest,
Râul
Nort
h
Naha
nni
la
nord,
Râuri
le
Sout
h
Naha
nni şi
Liard
la
sud
şi
Fluvi
ul
Mack
enzie
la

est, pe o supr afaţă de mii de kilom etri pătra ţi, străb ătută de văi, râpe şi rave ne, cuno scută gene ric sub num ele de "Vale a Naha nni", au avut loc

fenomene şi incidente cel puţin ciudate.

În 1945, un trapper din Districtul Mackenzie a recepţionat la staţia sa de radio mesajul disperat al unui avion

în
peric
ol:
"May
Day,
May
Day.
Ne
prăb
uşim
peste
Talke
etnas
. în
jurul
nostr
u
străl
uceşt
e o
puter
nică
lumi
nă
verd
e...
ambe
le
moto
are
s-au
oprit.
..
come

nzile nu mai răspund... May Day... obiectul...". Apoi, tăcere definitivă. Vânătorul a anunţat la rândul său autorităţile din Fort Simpson, cel mai apropiat oraş,

situat la confluenţa dintre Râul Liard şi Fluviul Mackenzie. Acestea, ajutate de Royal Canadian Air Force şi de Royal Canadian Mounted Polic

e, au încercat zadarnic, timp de 3 săptămâni, să găsească avionul prăbuşit. în 1947 însă, un indian a descoperit epava şi cadavrele îngheţate pe teritorul

Văii Nahanni. Unul dintre pasageri nu murise imediat şi reuşise, cu ultimele puteri, să deseneze pe fuselaj imaginea unui obiect discoidal ciudat...

La începutul anului 1948 s-a prăbuşit deasupra Văii Nahanni un avion de transport *"Duty" Ansoti* (aparat bimotor, lent dar foarte rezistent)

pilotat de Johnny Bourasso. Acest tânăr canadian fusese pilot al R.A.F. într-o escadrilă de recunoaştere, făcuse războiul pe *Hurricane* şi *Spitfire* şi avea

o experienţă de nouă ani de zbor, dintre care patru deasupra periculoaselor ţinuturi arctice. Şi totuşi, avionul său a dispărut fără un mesaj de alarmă,

fără să lase o urmă, la fel ca multe altele care l-au precedat şi l-au urmat.

Numele pe care indienii l-au dat Văii Nahanni este semnificativ:

Ţinutul oamenilor fără cap. Această denumire macabră nu face decât să constate o realitate - majoritatea celor care s-au aventurat în interiorul ei au fost

găsiţi
sub
form
a
unor
schel
ete
fără
cap,
ceilal
ţi
dispă
rând
fără
urmă
.
Doar
câţiv
a
teme
rari
s-au
întor
s,
decla
rând
însă
că n-
ar
mai
repet
a
expe
rienţ

a pentru nimic în lume. De aceea, în pofida faptului că zona are un sol fertil şi o climă



Avro Anson MK II, *construit în Canada (1.050 bucăţi). Viteză - 306 ktnlh; plafon - 4.570 m; rază de acţiune - 982 km. Majoritatea acestor avioane au fost folosite între 1940 - 1945 şi au rămas în serviciu în Canada şi Marea Britanie până în*

blân
dă
în
com
para
ţie
cu
întin
deril
e
ster
pe şi
îngh
eţat
e
care
o
înco
njoa
ră,
în
ciud
a
extr
aord
inar
ei
bog
ăţii
de
ani
mal
e cu
blăn
uri

scu
mpe
şi
chia
r a
desc
ope-
ririi
unor
min
ereu
ri
auri
fere
şi
cupr
ifere
bog
ate,
vale
a
răm
âne
şi
astă
zi
pust
ie.
Colo
nişti
i,
vân
ători
i,
pros

pect
orii
şi
indi
enii
o
evit
ă;
geol
ogii,
patr
ulel
e
Poliţ
iei
Căla
re şi
avia
torii
o
ocol
esc;
esch
imoş
ii,
trap
perii
şi
cerc
etăt
orii
zool
ogi,
obiş
nuiţi

cu singurătatea, nesiguranţa şi permanenţa pericolelor mortale din ţinuturile arctice ce se cutremură numai la auzul numelui ei...

*

Dar dispariţii neelucidate se petrec pe tot globul. Astfel, la 10 ianuarie 1962, un avion *Boeing KB 50* cu patru motoare

(aparţinând US Air Force), comandat de maiorul Robert Tawney (calificat de USAF drept "unul dintre cei mai buni piloţi activi

din ultimul deceniu"), a dispărut la puţin timp de la decolarea de pe aeroportul bazei militare aeriene Langley (Virginia, SUA) într-

un zbor având ca destinaţie Insulele Azore. In ciuda celor 1.700 de ore de căutări desfăşurate timp de 6 zile, nu a fost găsită nici o urm

ă provenind de la uriaşul *KB 50* sau cei nouă pasageri ai săi. Ultimul mesaj radio îl situa la 240 mile est de Cape Charles (Norfolk)

, iar comunicarea nu conţinea nimic alarmant. De altfel, *"New York Times"* consemna, la 10 ianuarie, că "vremea era bună, iar atmosfe

ra permitea o vizibilitate de 10 mile".

*

Una dintre puţinele zone care fac o concurenţă asiduă Triunghiului Bermudelor sau Văii Nahanni

este însă, cu certitudine, aşa-numita "Rută a Morţii": Quito - Cuenţa.

Cuenţa, oraş din sudul Ecuadorului, are 150.000 de locuitori şi este

situa
t la
470
km
de
Quito
,
capit
ala
ţării.
Dru
muril
e
rutie
re
care
duc
spre
Cuen
ţa
sunt
peric
uloas
e în
timp
ul
sezo
nului
uscat
şi
devin
impr
actic
abile

în anotimpul ploilor, astfel că populaţia preferă călătoria cu avionul. Dar (după cum consemnau "*New York Times*", *"Aviation Week and*

Space Tehnology" şi *"Omni")* între august 1976 şi august 1984 au dispărut pe această rută şase avioane mari (cu 300 de oameni) şi ecuadorienii

au
const
atat
uluiţi
că nu
pot
găsi
nici o
expli
caţie
rezo
nabil
ă
pentr
u
stran
iile
incid
ente.

P
rima
catas
trofă
de
acest
gen a
fost
cea a
unui
avion
al
comp
aniei
ae-

riene ecua dorie ne "SAE TA", care a pleca t spre Quito la 15 augu st 1976 , avân d 56de oame ni la bord. în ciuda condi ţiilor de zbor excel ente, apar atul a dis-

părut fără un singur mesaj de alarmă. Cercetările echipelor de salvare au durat aproape două luni, acoperind o suprafaţă de peste 2.000 km^2, dar nu s-

a putut descoperi nici un fragment de epavă...

În septembrie 1977, un aparat de tip *Vickers Viscount,* aparţinând Serviciilor Aeriene Naţionale

Ecua
dorie
ne
(SAN
E), s-
a
prăb
uşit
în
zona
Masi
vului
Zhan
on
din
apro
piere
a
oraş
ului
Cuen
ţa,
iar
cei
33
de
pasa
geri
au
dispă
rut.
Patru
luni
mai

târziu, la 29 decembrie 1977, un avion bimotor al SANE se prăbuşea în aceeaşi regiune, iar epava şi cei 25 de oameni pe care îi transportase piere

au fără urmă... în august 1978 dispărea în apropiere de Cuenţa un bimotor de transport C 47 *Skytrain* (aparţinând Gărzii Naţionale) cu 17 oame

ni la bord. Echipele de salvare au încercat mai bine de 35 de zile să dea de urma epavei sau a pasagerilor. Zadarnic.

La 23 aprilie 1979 se prăb

uşea pe *Ruta Morţii* un alt aparat al companiei "SAETA", cu 57 de pasageri. Comisia de anchetă nu a reuşit să descopere epava, deşi regiunile înconjurăt

oare
au
fost
survo
late
de
18
avioa
ne şi
eli-
copte
re,
dintr
e
care
unele
erau
dotat
e cu
dispo
zitive
de
teled
etecţ
ie pe
bază
de
laser
şi
infra
roşii.
I
nter
esa

nt
este
fapt
ul
că
toat
e
ace
ste
acci
den
te s-
au
petr
ecu
t în
con
diţii
atm
osfe
rice
idea
le şi
la o
altit
udi
ne
car
e
excl
ude
a
posi
bilit
atea

formării unei furtuni de tip CAT ("Clear Air Turbulences"). Catastrofele neputând fi provocate nici de fulgere globul

are,
trăs
net
e
sau
alte
tipu
ri
de
des
căr
cări
ele
c-
tric
e,
ipot
ezel
e se
dov
ede
sc,
una
dup
ă
alta
, tot
mai
inco
nsis
tent
e.
Ver
siun
ea

după care avioanele au fost sechestrate de traficanţii de droguri, iar pasagerii transformaţi în sclavi pe plantaţiile clandest

ine
de
coc
a
sau
mar
ijua
na a
fost
cali
fica
tă
de
aut
orit
ăţil
e
ecu
ado
rien
e
dre
pt
"ab
sur
dă".
într-
ade
văr,
este
gre
u
de
crez
ut

că în epoca detecţiei prin sateliţi poate exista un aeroport ascuns în junglă, care să posede o pistă atât de mare încâ

t să permită aterizarea unor aparate cvadrimotoare.

La sfârşitul anului 1983, un cvadrimotor cu reacţie *Boe*

ing B 737-200 având la bord 119 pasageri de diverse naţionalităţi şi un echipaj compus din opt oameni (inclusiv cele cinc

i însoţitoare de bord) a decolat de la Cuenţa pornind spre capitala ţării, Quito. Condiţiile atmosferice erau favorabile,

avionul verificat tehnic, echipajul experimentat şi totuşi aparatul a dispărut la scurt timp după plecarea din Cuenţa,

fără
să
lans
eze
măc
ar
un
mes
aj
de
alar
mă.
Ech
ipel
e de
salv
are
ale
forţ
elor
naţi
onal
e
ecu
ado
rien
e,
spri
jinit
e de
avio
ane
şi
elic
opt

ere,
au
înce
rcat
zad
arni
c,
tim
p
de
apr
oap
e
dou
ă
luni
, să
găs
eas
că
sup
ravi
eţui
tori
sau
frag
men
te
ale
apa
ratu
lui
în
jun
gla

de
sub
tras
eul
pe
car
e se
însc
rise
se
ace
sta.



Avionul Boeing B 737-200 *dispărut în 1983 pe "Ruta Morţii" (arhiva autorului).*

După cum consemna revista "*Nature*" în

1984, Institutul Ecuadorian de Cercetări asupra Fenomenelor Extraterestre afirmă că în zona Cuenţa au fost înregistrate fenomene magnetice ieşite din comu

n, iar expe rienţ ele efect uate în regiu ne au relev at prez enţa unor fluxu ri mag netic e de origi ne nede- termi nată încă. Cerc etăto ri brita nici, franc ezi, amer icani şi

ecua
dorie
ni au
obse
rvat
că
singu
rul
lac
din
apro
piere
a
oraş
ului
Cuen
ţa
este
locul
unei
ade-
vărat
e
dram
e
ecolo
gice:
zecil
e de
mii
de
păsă
ri
(apar
ţinân

d
celor
mai
diver
se
speci
i), ce
se
întor
c din
migr
aţia
anual
ă
spre
sud,
odat
ă
ajuns
e
deas
upra
apelo
r se
arun
că în
adân
curi,
sinuc
igân
du-se
în
masă
.
Ornit

ologii
susţi
n că,
dintr
-un
moti
v
necu
nosc
ut
(surs
e
natur
ale
de
infra
sunet
e sau
feno
mene
mag
netic
e
neobi
şnuit
e
petre
cute
pe
fund
ul
lacul
ui),
păsă
rile

cad
victi
me
unor
majo
re
tulbu
rări
psihi
ce.
Nu s-
a
putut
găsi
însă
o
expli
caţie
cât
de
cât
acce
ptabi
lă
pentr
u
ampl
oare
a
unei
astfel
de
anom
alii
asup

ra
unui
num
ăr
atât
de
mare
de
păsă
ri din
speci
i
diferi
te,
deci
avân
d o
rezis
tenţă
fizică
şi
psihi
că
diferi
tă.
Oric
um,
feno
men
ul nu
pare
să
aibă
legăt
ură

cu soarta celor şase avioane mari dispărute pe ruta Quito-Cuenţa între anii 1976 şi 1985, întrucât acestea nu zburau pe deasupra lacului, iar efectele

distr ugăt oare ale "capc anei de păsă ri" (cum o num esc local nicii) nu se mani festă şi asup ra oame nilor. Spre ce adân curi ale Abisu lui Albas tru de deas upra noast ră au

pornit oare toţi acei oameni dispăruţi în Neant cu maşinile lor zburătoare?

NAUFRAGII ÎN DIMENSIU

NIPARALELE

Dacă secolul al XVIII-lea a fost epoca de aur a navigaţiei cu vele, anii 1850-1900 i-au preg

ătit
sfârş
itul,
iar
cei ai
Prim
ului
Războ
oi
Mon
dial
au
tras
defin
itiv
corti
na
pest
e
lung
a şi
tumu
ltuoa
sa
perio
adă
a
istori
ei
velie
relor
pe
măril
e şi

ocea
nele
lumii
.
Docu
ment
ele
Soci
etăţii
Lloy
d
cons
emn
ează
că,
între
anii
1914
şi
1918
, au
fost
scuf
unda
te
mai
mult
de
91%
din
coră
biile
exist
ente

în anul 1913 (astfel, Franţa şi Germania îşi pierd toate velierele între 1914 şi 1916). Evoluând lent de-a lungul a peste patru milenii şi stinsă fulge

rător în num ai patr u ani, navi gaţia cu pânz e a pres ărat fund ul măril or şi ocea nelor cu mii de epav e, răpin d în ace- laşi timp un num ăr greu

de calcu lat de vieţi ome neşti . Fie că la origi nea nauf ragiil or s- au aflat furtu nile, ince ndiil e sau moli mele izbuc nite la bord, piraţ ii, cors arii sau stânc ile

sub
mari
ne,
apro
ape
fieca
re
dispa
riţie
petre
cută
în
cond
iţii
desp
re
care
nime
ni nu
a
putu
t
aduc
e
vreo
mărt
urie
a dat
naşt
ere
unor
lege
nde
fasci

nante, dintre care unele au rămas în memoria marinarilor până astăzi. La începuturi, atunci când întinderea de ape ce depăşea linia orizontului

reprezenta Necunoscutul, dispariţia vaselor care îndrăzneau să se avânte în larg era pusă pe seama monştrilor marini şi forţelor supranaturale. Cu timp

ul
însă,
pe
măsu
ră ce
ocea
nele
au
înce
put
să-şi
dezv
ăluie
secr
etele
,
nauf
ragiil
e au
deter
mina
t
căut
area
unor
cauz
e
mai
apro
piate
de
realit
ate:
impe

rfecţiuni constructive, greşeli de navigaţie, furtuni, piraţi...

In lunga istorie a călătoriilor maritime rămân însă suficiente cazuri enig-

mati ce, căror a, cu toate efort urile depu se, nu li s-a găsit nici o expli caţie care să rezis te timp ului.

în 1840 a dispă rut fără urmă velie

rul
cu
trei
catar
ge
brita
nic
Brito
mar,
de
1.86
4
tone,
trans
port
ând
o
încăr
cătur
ă de
nisip
aurif
er
din
Aust
ralia
în
Tasm
ania.
Nava
avea
un
echi
paj

de
108
mari
nari
şi,
dato
rită
mărf
urilo
r de
obice
i
foart
e
valor
oase
care
i se
încre
dinţa
u,
era
dotat
ă cu
zece
tunu
ri şi
două
mort
iere.
A
fost
văzu
tă

ultim
a
oară
intrâ
nd în
Strâ
mtoa
rea
Bass
şi
trecâ
nd
pe
lâng
ă
Insul
a
King.
Vre
mea
era
frum
oasă
şi
sezo
nul
furtu
nilor
avea
să
încea
pă
abia
pest

e trei luni. Dar *Britomar* şi echipajul său n-au mai ajuns niciodată la destinaţie...

Un incident asemănător îl constituie dispariţia expediţiei

conduse de John Franklin. Finanţată de guvernul englez şi dispunând de navele *Erebus* şi *Tenor* (cu 148 de oameni la bord), expediţia a început

în 1845 şi avea ca obiectiv găsirea căii maritime spre China trecând prin zona nordică a continentului american. Navele erau dotate special

pent
ru
expl
orări
polar
e şi
parti
cipas
eră
(avâ
nd
acele
aşi
echi
paje
la
bord
) la
călăt
oriile
efect
uate
între
1840
şi
1843
de
expl
orato
rul
engl
ez
Jame
s

Ross,
pent
ru
cerc
etare
a
conti
nen-
tului
anta
rctic.
Ulti
mele
veşti
de la
expe
diţia
Fran
klin
au
parv
enit
în
1847
din
zona
insul
ei
cana
dien
e
Victo
ria,
după

care, oameni şi vase au dispărut fără a lăsa vreo urmă. S-a considerat că navele au fost fie prinse de gheţuri şi sfărâmate, fie s-a produs o coliziune între ele

şi, în
amb
ele
cazu
ri,
echi
pa-
jele
au
pieri
t în
accid
ent
sau
mai
târzi
u,
din
cauz
a
exte
nuări
i
prod
use
de
frig
şi
foam
e.
Dată
fiind
calit
atea

deosebită a navelor şi a marinarilor, ipotezele menţionate prezintă însă mai multe semne de întrebare. Sir John Franklin (1786-1847?), amiral

englez având la activ numeroase expediţii de cercetare în regiunea arctică (Arhipelagul Svălbard, Golful Hudson), deţinea o bogată experienţă în

dom
eniul
navi
gaţie
i
polar
e
(într
e
anii
1824
şi
1826
el a
expl
orat
cu
succ
es
curs
ul
fluvi
ului
cana
dian
Mac
kenzi
e,
până
la
vărs
area
în
Ocea

nul îngheţat). *Erebus* şi *Terror* fuseseră special construite şi dotate pentru cercetări polare, având carenele întărite cu foi de cupru şi prov

a înzestrată cu un pinten de oţel pentru spargerea gheţii. Vasele şi echipajele dovediseră calităţi deosebite în timpul expediţiei brita

nice
a
amir
alulu
i Sir
Jame
s
Clar
ke
Ross
în
Anta
rctic
a
(184
0),
solda
tă cu
desc
operi
rea
Mari
i
Bari
ere
de
Ghea
ţă
Ross,
a
Ţării
Victo
ria, a
Vulc

anilo
r
Ereb
us şi
Terr
or, a
Polul
ui
Sud
Mag
netic
şi a
Insul
elor
Fran
klin.
Lista
provi
ziilor
şi
echi
pa-
ment
ului,
păstr
ată
în
arhiv
ele
Roya
l
Navy
,
dove

deşte că această călătorie era mai bine pregătită decât toate cele anterioare ei. Şi totuşi, navele au dispărut fără urmă.

Faptul este surprinzător, căci,

deşi
expe
diţii
polar
e cu
final
dram
atic
au
fost
num
eroa
se în
secol
ul al
XlX-
lea,
întot
deau
na s-
au
găsit
indic
ii
asup
ra
împr
ejură
rilor
tragi
celor
incid
ente.
Astfe

l, în
1880
,
expe
diţia
cond
usă
de
amer
ican
ul De
Long
şi
amb
arcat
ă pe
nava
*Jean
ette*
a
înce
put o
călăt
orie
porni
nd
din
San
Fran
cisco
şi
avân
d
drep

t obiectiv atingerea Polului Nord, trecând prin Strâmtoarea Bering. Vasul a fost însă blocat de gheţuri, purtat în derivă şi, după trei luni, sfărâmat.

Cei aflaţi la bord au reuşit să se salveze coborând pe o banchiză, dar, până la urmă, au pierit în deşertul de gheaţă, majoritatea dispărând în crev

ase şi canale. La 3 ani de la acest sfârşit (1883), atunci când toată lumea uitase de *Jeanette,* în Groenlanda sunt găsite pe un bloc de gheaţă

plutitor lucruri care aparţinuseră lui De Long, inclusiv jurnalul de bord al navei.

Această întâmplare nu face decât să adauge noi semne de

între bare privind vasele *Erebus* şi *Terror,* din care, cu toate cercetările intense, nu s-a găsit nici o rămăşiţă. Mai mult, cei care au încercat să

urmă
reas
că
trase
ul lui
Fran
klin
au
sfârş
it
împă
rtăşi
ndu-i
soart
a.
Plec
at în
căut
area
amir
alulu
i
engl
ez în
1852
,
Jose
ph
Rene
Bello
t
(182
6-
1853

),
expl
orato
r
franc
ez
care
avea
la
activ
două
expe
diţii
arcti
ce şi
prior
itate
a
cerc
etării
Mad
agas
carul
ui,
dis-
pare
în
acele
aşi
cond
iţii
mist
erioa
se şi

în acee aşi zonă din apro piere a Insul ei Victo ria. Cu toate efort urile făcut e, nici din acea stă expe diţie nu a mai fost găsit ă vreo urmă care să perm

ită stabilirea cauzelor dispariţiei...

Este bine cunoscut faptul că, până la sfârşitul secolului al XVIII-lea, vasele ce străbăteau mările şi oceanele lumii

erau
ame
ninţa
te de
atac
urile
pirat
ereşt
i.
Dar
este
greu
de
pres
upus
că
trase
ul
ales
de
Fran
klin
ar fi
putu
t
prez
enta
un
cât
de
mic
inter
es
pent

ru
astfe
l de
atac
uri,
în
orice
secol
şi cu
atât
mai
puţin
în
1845
,
când
trecu
seră
cinci
dece
nii
de la
stârp
irea
piraţ
ilor
din
Atlan
ticul
de
Nord
de
către
Roya

l Navy. Rămân de analizat alte două ipoteze: izbucnirea unui incendiu la bord sau a unei molime cu efecte mortale pentru toţi membrii echi

pajel or. Nu treb uie uitat însă că, deşi este vorb a de anul 1845 , atât medi cina, cât şi tehni ca nava lă cuno scus eră prog rese impo rtant e. Or, dată fiind misi

unea
încre
dinţa
tă,
*Ereb
us* şi
*Terr
or*
erau
echi
pate
astfe
l
încât
să
facă
faţă
acest
or
situa
ţii-
limit
ă. în
plus,
prob
abili-
tatea
ca
un
ince
ndiu
sau o
moli
mă

să
izbuc
neas
că
fulge
rător
pe
DOU
Ă
nave
simu
ltan,
şi cu
atâta
forţă
încât
să
aibă
drep
t
cons
ecinţ
ă
dispa
riţia
orică
ror
indic
ii,
este
prea
redu
să
pent

ru a merita să fie luată în considerare.

Există o mărturie, cea a echipajului şi căpitanului bricului canadian *Renovation,* care, la 6 aprilie 1851 ar fi

văzut, încastrate într-un gigantic gheţar ce plutea în derivă prin Strâmtoarea Melville, două corăbii asemănătoare cu *Erebus* şi *Terror*. Dar, cuprinşi

de o spaimă superstiţioasă, cei de pe *Renovation* s-au îndepărtat cât au putut de repede de uriaşa masă de gheaţă. Oricum, este greu de imag

inat modul în care două corăbii lungi de câte 50 m şi înalte de 25 m puteau fi complet înghiţite de gheaţă, rămânând în acelaşi timp intacte...

La 14 decembrie 1928, nava-şcoală daneză *Kobenhaven* a părăsit portul Montevideo (Uruguay), îndreptându-se spre Europa. Era

un
vas
relati
v
mare
(3.80
0 de
tone)
,
echi
pat
cu
mijlo
ace
de
prop
ulsie
şi
com
unic
aţie
mod
eme
(incl
usiv
cu
teleg
rafie
fără
fir şi
un
emiţ
ător-
rece

ptor radio în fonie) şi avea la bord un echipaj bine antrenat (50 de elevi ofiţeri ai marinei de război daneze şi ofiţerii instructori). Nava fusese

verifi
cată
cu
atenţ
ie în
Dane
marc
a
înain
te de
acea
stă
călăt
orie,
la
sfârş
itul
cărei
a
elevii
ofiţe
ri
urma
u să-
şi
înch
eie
ciclu
l de
instr
uire
pe
mare
şi să

fie trimişi pe alte vase de război. Dar *Kobenhaven* a dispărut în Atlantic fără un mesaj S.O.S. şi fără să lase vreo urmă, neputându-se stabili

nici măcar locul aproximativ al naufragiului ("*Lloyd's Weekly Casualty Reports, 1929*").

Vasele de suprafaţă nu deţin monopolul dispa

riţiil
or
neel
ucid
ate,
înce
pând
chiar
cu
perio
ada
de
pioni
erat
(anii
1880
-
1900
),
sub
mari
ne
brit
a-
nice,
amer
icane
,
franc
eze,
ruse,
germ
ane,
italie

ne şi
japo
neze
au
dispă
rut şi
conti
nuă
să
dispa
ră şi
astăz
i, în
cond
iţii
nu
întot
deau
na
expli
cabil
e.

D
esigu
r,
pierd
erea
unui
sub
mari
n pe
timp
de
războ

oi nu înseamnă neapărat un mister, iar în majoritatea cazurilor condiţiile în care s-a petrecut aceasta sunt cunoscute. Există însă şi incidente mai

neob
işnui
te,
cum
a
fost
cel al
sub
mari
nului
polo
nez
*Orze
l,* al
cărui
echi
paj,
după
izbuc
nirea
celui
de-al
Doile
a
Răzb
oi
Mon
dial,
a
lupta
t cu
erois
m
împo

triva Kriegsmarinei, rămânând, la sfârşitul lui septembrie 1939, împreună cu nava-soră *Wilk*,



Submarinul Orzel *lansat la apă în 1938 (arhiva autorului): tonaj - 1.100 tdw la suprafaţă şi 1.473 tdw în imersiune; dimensiuni - 84 m x 6,7 m x 4 m; echipaj - 56 oameni; rază de acţiune - 13.300 km; viteză -15 noduri la suprafaţă şi 8 nodu*

ultimele unităţi combatante ale forţelor navale poloneze. Marina şi aviaţia germană anunţaseră de trei ori scufundarea lui: la 5, 7 şi 8 sept

embrie, dar *Orzel* reuşise să se strecoare din Baltica în Marea Nordului, ajungând la 14 octombrie în Marea Britanie. încadrat în Royal Navy, sub

mari nul polo nez a torpi lat, la 8 april ie 1940 , un tran spor tor şi mar ele pach ebot ger- man *Rio de Jane iro,* care se îndr epta u spre apel e Norv

egiei
pline
cu
trup
e,
com
anda
ntul
lui
Orze
l
(loco
tene
nt-
com
ando
rul
Grud
zinsk
i)
fiind
prim
ul
care
i-a
aver
tizat
pe
aliaţi
de
imin
enţa
agre
siuni
i

naziste împotriva acestei ţări. Construit în Olanda, *Orzel* era o navă excelentă şi a luat parte la crâncenele bătălii aeronavale din largul coas

telor norvegiene, apoi a fost trimis, la sfârşitul lunii mai 1940, într-o patrulare de rutină din care nu s-a mai întors niciodată. De data aceasta însă,

nici o unitate aero sau navală germană nu şi-a arogat meritul de a fi scufundat vasul polonez.

în lipsa unor informaţii certe, a fost emis

ă ipoteza conform căreia *Orzel* fusese scufundat din greşeală de nava olandeză pe care trebuia s-o întâlnească în apropiere de Hellgoland.

La 4 iunie 1940 vasul olandez a anunţat distrugerea unui submarin german, dar arhivele Kriegsmarinei nu menţionează pierderea vreunui U-

BOOT la acea dată, deci este posibil ca olandezii să se fi înşelat şi să fi scufundat submarinul polonez dintr-o tragică eroare. însă marinarii olandezi

văzu
seră
doar
pete
de
ulei
apăr
ând
la
supr
afaţă
după
expl
oziil
e
gren
adel
or
sub
mari
ne,
proc
edeu
des
folos
it de
com
anda
nţii
de
sub
mers
ibile
pent
ru a

scăp
a de
urm
ărito
ri
simu
lând
pieir
ea
nave
i; nu
este
impo
sibil
ca
unul
din
cele
patr
u
sub
mari
ne
ger
man
e
care
au
acos
tat
la
baza
din
Hell
gola

nd între 3 şi 5 iunie 1940 să se fi strecurat astfel, înşelându-i pe olandezi.

S-a mai sugerat că *Orzel* ar fi pierit pe 8 iunie 1940, în barajul de mine brita

nice
din
apel
e
norv
egie
ne,
dar
şi
acea
stă
ipote
ză
este
inco
nsist
entă,
deoa
rece
coma
ndan
tul
Grud
zinsk
i
primi
se
hart
a
câm
puril
or
mina
te de

la Royal Navy... Aşa că soarta lui *Orzel* va rămâne, probabil, pentru totdeauna necunoscută.

*

în volumul său *"Spre victorie"*

(Editura Militară, Moscova, 1975), amiralul N.G. Kuzneţov menţionează pierderea submarinului sovietic *V-1* (fostul submersibil *Ursula,* cedat de brita

nici ruşil or în cadr ul ajuto rului milit ar nava l al Aliaţi lor către URS S), al cărui echi paj era form at din oam eni exce- lenţi, în frunt e cu I.I. Fisa novic i, un

cuno
scut
coma
ndan
t de
sub
mari
ne
din
Mare
a
Nord
ului.
Cauz
ele
nu
sunt
eluci
date
nici
astăz
i.
î
ntr-
adev
ăr,
nici
Krie
gsma
rine,
nici
Luft
waff
e nu

au
rapo
rtat
scuf
un-
dare
a
vreu
nui
sub
mari
n
sovie
tic
sau
brita
nic
în
acea
perio
adă,
aşa
că
nime
ni nu
ştie
ce s-
a
întâ
mpla
t cu
V-l,
navă
atent

verifi
cată
de
comi
sia
brita
no-
sovie
- tică
la
Scap
a
Flow
şi
avân
d un
echi
paj
de
veter
ani
bine
instr
uiţi.
Ipote
za că
a
fost
distr
us de
o
defe
cţiun
e

tehni
că
sau
de o
expl
ozie
a
torpi
lelor
aflat
e la
bord
nu
poat
e fi
acce
ptată
,
dato
rită
atât
reviz
iei
tehni
ce
gene
rale
de
dată
rece
ntă,
cât şi
calit
ăţii

deos
ebite
a
căpit
anul
ui şi
echi
pajul
ui.
De
asem
enea
,
ipote
za
unui
nauf
ragiu
prov
ocat
de
furtu
nă
nu se
dove
deşt
e
nici
ea
mai
bună
, căci
sub
mari

nele
esca
drei
primi
seră
ordin
să
navi
ghez
e în
imer
siune
cât
mai
mult
posib
il,
tocm
ai
pent
ru a
rămâ
ne în
zona
linişt
ită a
ocea
nului
(sub
20 m
adân
cime
).
S

ubmarinele de tip *Ursula* erau dotate cu ASDIC (sonar) modern, având posibilitatea de a determina cu precizie poziţia escadrei de suprafaţă şi a

celor
lalte
sub
mers
ibile,
ceea
ce
exclu
de
ipote
za
unei
colizi
uni
accid
en-
tale
sau a
unei
torpi
lări
(din
eroa
re)
de
către
una
din
nave
le
brita
nice
sau
sovie

tice
(dup
ă
cum
relat
ează
amir
alul
N.G.
Kuzn
eţov,
esca
dra
sovie
tică
fuses
e
inclu
să
într-
un
conv
oi de
nave
milit
are
şi
come
rcial
e
engl
eze
care
trans

port
au
ajuto
are
pent
ru
Uniu
nea
Sovi
etică
).



Două din submarinele britanice care au fost cedate ruşilor în 1944. Ursula *(în prim-plan) şi* Sunfish *(în plan secund). Echipajele ruseşti au urmat un curs de şase luni de antrenament în baza Royal Navy de la Scap*

*

Fără îndoială însă, unul dintre cele mai stranii cazuri de dispariţie pe mare este cel al cuirasatului *Sâo-Paulo.*

Istoria acestui

vas
a
fost
plin
ă de
nepr
evăz
ut şi
aven
tură.
Iniţi
al
proi
ec-
tat
în
anii
190
2-
190
3, ca
răsp
uns
la
flota
tot
mai
ame
ninţ
ătoa
re
cons
truit
ă de
Chil

e, lipsa fondurilor i-a întârziat intrarea în lucru până la apariţia primei nave de linie cu adevărat moderne *(Dreadnought,* lansată la apă de

Royal Navy în 1906), care, dintr-o dată, a redus toate tipurile de cuirasate dinainte a ei la nişte carcase de fier fără valoare com

bati
vă.
Mari
na
braz
ilian
ă a
înţel
es
rapi
d
situa
ţia.
Anul
ând
oric
e
prog
ram
de
cons
trucţ
ie
aflat
în
deru
lare,
şi-a
conc
entr
at
efort
urile
fina
ncia

re
pent
ru
achi
ziţio
nare
a a
două
sple
ndid
e
cuir
asat
e
mod
erne
de
acee
aşi
clas
ă,
Sâo-
Paul
o şi
Min
as
Ger
ais.
R
ealiz
ate
în
Mare
a
Brita

nie între 1908-1910, navele au rămas în istorie ca primele de asemenea mărime construite pentru o ţară care nu era o putere maritimă majoră. Ele

au asigurat supremaţia flotei braziliene în apele sud-americane şi au fost oferite (după intrarea Braziliei în război contra Puterilor Centrale) ca

întăriri pentru British Grand Fleet în 1917 şi apoi pentru flota italiană din Mediterana, care lupta contra flotei austriece cu baza la Pola. Dar, în

amb ele cazu ri, ofert a a fost respi nsă pent ru că nave le brazi liene cons uma u prea mult com busti bil şi nici brita nicii, nici italie nii nu îl pute au asigu ra în canti

tăţi suficiente. Aşa că, între 1917 şi 1919, cele două cuirasate au patrulat în Atlanticul de Sud, distrugând doar câteva nave-corsar ger-mane de mic

tonaj. Ambele au fost modernizate extensiv în 1923 în SUA şi apoi, între 1934-1937, în Brazilia. Cel de-al Doilea Război Mondial le-a găsit gata

de luptă şi au parti cipat la acţiu ni în Atlan ticul de Sud, sufu ndân d din nou câtev a car- gouri şi cruci şătoa re auxil iare germ ane.

D ar faptu l că Brazi lia nu

avea
port
avioa
ne
cu
care
să le
prote
jeze
şi
criza
finan
ciară
de
după
răzb
oi le-
a
rezer
vat o
soart
ă
tristă
celor
două
nave,
încă
apte
de
servi
ciu
activ.
*Mina
s
Gera*

is a fost casat şi vândut ca fier vechi în 1954. Cât despre *Sâo-Paulo...*



Cuirasatul Sâo-Paulo: *echi*

paj - 900 oameni; tonaj - 21.540 tdw; rază de acţiune - 18.000 km; viteză - 21 noduri; dimensiuni - 165,8 m x 25,3 m x 8,5 m; blindaj - 229-304 mm; armament

- 12 tunuri de 304 mm + 22 tunuri de 120 mm + tunuri AA (arhiva autorului).

Vândut Portugaliei pentru dezafectare, cuirasatul a fost dus de două

remorchere peste ocean, deşi motoarele sale erau în perfectă stare. în noaptea de 3 spre 4 octombrie 1951, cele trei nave se aflau la sud-vest de

Insulele Azore. Oceanul era agitat, cu valuri stârnite de un vânt puternic, ce nu reuşea să risipească negura. Unul din remorchere avea probleme

la un
moto
r şi a
desp
rins
cabl
ul de
tracţ
iune.
în
zori
însă,
echi
pajel
e au
cons
tatat
că
remo
rche
rele
navi
gau
sing
ure
pe
mare
a
care
se
linişt
ise,
rămâ
nând
, ca

şi văzduhul, mohorâtă.

Chemate în ajutor, avioane, hidroavioane şi nave de patrulare engleze şi portugheze au cercetat o zonă de peste 3.00

0
km^2
fără
să
găse
ască
nici
o
urmă
a
cuira
satul
ui,
dispă
rut
cu
cei 8
oam
eni
de
cart
la
bord
ul
său.
Deşi
nava
era
într-
o
cond
iţie
bună
la
pleca

rea din Brazilia, deşi avea o staţie radio foarte puternică şi radare performante pentru acea perioadă, nu s-a primit nici un S.O.S., nici un semn

al de alarmă.

Printre rapoartele piloţilor englezi care au participat la operaţiunile de salvare se găsesc însă menţiuni interesante. Astfel, în noap

tea de 4 spre 5 octombrie au fost zărite "lumini fugare a căror provenienţă nu a putut fi stabilită". în dimineaţa de 5 octombrie, un hidroavion brita

nic şi
un
apar
at de
patr
ulare
anti-
sub
mari
n
port
ughe
z au
rapo
rtat
exist
enţa
unor
ciud
ate
form
e şi
mase
de
un
gri
întun
ecat
depl
asân
du-
se la
supr
afaţa
mării

, dar, până să coboare la ele, acestea au dispărut în negura persistentă. Pe data de 10 octombrie, cercetările au fost sistate, considerându-se - fără

nici un motiv logic - că *Săo-Paulo* se scufundase.

Era ca şi cum bătrânul cuirasat decisese să nu accepte soarta umilitoare a tuturor marilor

nave de linie din întreaga lume (casate între 1950 şi 1970) şi să plece în Necunoscut, luându-i cu sine pe cei opt marinar

i
care
i-au
împ
ărtă
şit
soar
ta
într
u
Veş
nici
e..

.ECHIPAJE SPECTRALE

Adesea, nave, submarine şi avioane dispar în imensitatea Oceanului Planetar ori a celuilalt ocean, cel al văzduhului mereu zbuciumat, mereu schimbător.

Dar, uneori, unele se întorc. Purtându-şi echipajele moarte, rămase la posturile de luptă sau de manevră, într-o încrâncenată şi înfricoşătoare loialitate faţă de nava sau avionul care le-a fost adăpost, casă şi sanctuar înainte de a le deveni locul veşnicei neodihne.

Nimeni nu a putut afla vreodată de ce. Şi nimeni nu s-a încumetat să încerce măcar a înţelege.

în iulie 1835, fregata britanică *H.M.S. Vigilatite,* o navă cu 40 de tunuri, naviga în apropierea Azorelor, pe o vreme mohorâtă, cu vânt puternic şi valuri înalte. La ora 18,30 p.m., căpitanul Kingsley a fost chemat pe punte de secund, prim-locotenentul de marină Sears. Acesta, ca şi restul echipajului, părea într-o stare de nelinişte aproape iraţională. Ajungând lângă timonă, căpitanul a înţeles imediat cauza.

La doar câteva sute de metri de fregată, o imensă navă de linie cu trei catarge şi patru punţi, despica maiestuos talazurile îndreptându-se în direcţie opusă. Iată descrierea din jurnalul de bord al *H.M.S. Vigilante:* "Era enormă, având peste 100 m lungime şi poate 50-60 m înălţime. Am estimat-o ca fiind de 2-3 ori mai mare decât nava noastră. Am numărat peste 150 de tunuri lungi, cu ţevile lucind roşu-verzui. Vasul fusese vopsit în întregime roşcat, ca rugina, până şi pânzele îi păreau sângerii - dar poate că era doar efectul razelor apusului, strecurându-se printre nori. Nu avea nici un steag, nici un fanion, nici un nume pe bordaj. Statuia de provă se asemăna cu un rechin uriaş sau un alt monstru marin similar, având botul căscat (...).

Am trecut la 500 m de nava străină, care naviga mai rapid decât

noi, cu toate pânzele ridicate. Şi am auzit exclamaţia lui Mahonny (timonierul - *n.a.*):

- Priviţi, a îngăimat. Acolo, sus...

La tunurile de pe puntea întâia, pe catargul cel mare şi pe artimon (catargul de la pupă - *n.a.)* erau oameni. Ne priveau neclintiţi, fără o mişcare, fără un gest. Am luat ocheanul şi, desluşindu-le feţele, am priceput de ce păreau privirile acelea atât de fixe: nu mai aveau ochi de mult, pescăruşii le mâncaseră unora chiar jumătate din chip.

Erau toţi morţi.

Vasul s-a îndepărtat, pierzându-se în zare şi mi s-a părut că în castelul de la pupa, în spatele ferestrelor, ardeau lumini. însă cred că nu erau decât lucirile ultimelor raze de soare pe sticlă (...).

întâlnirea a avut loc la 39° latitudine nordică şi 30°44' longitudine vestică".

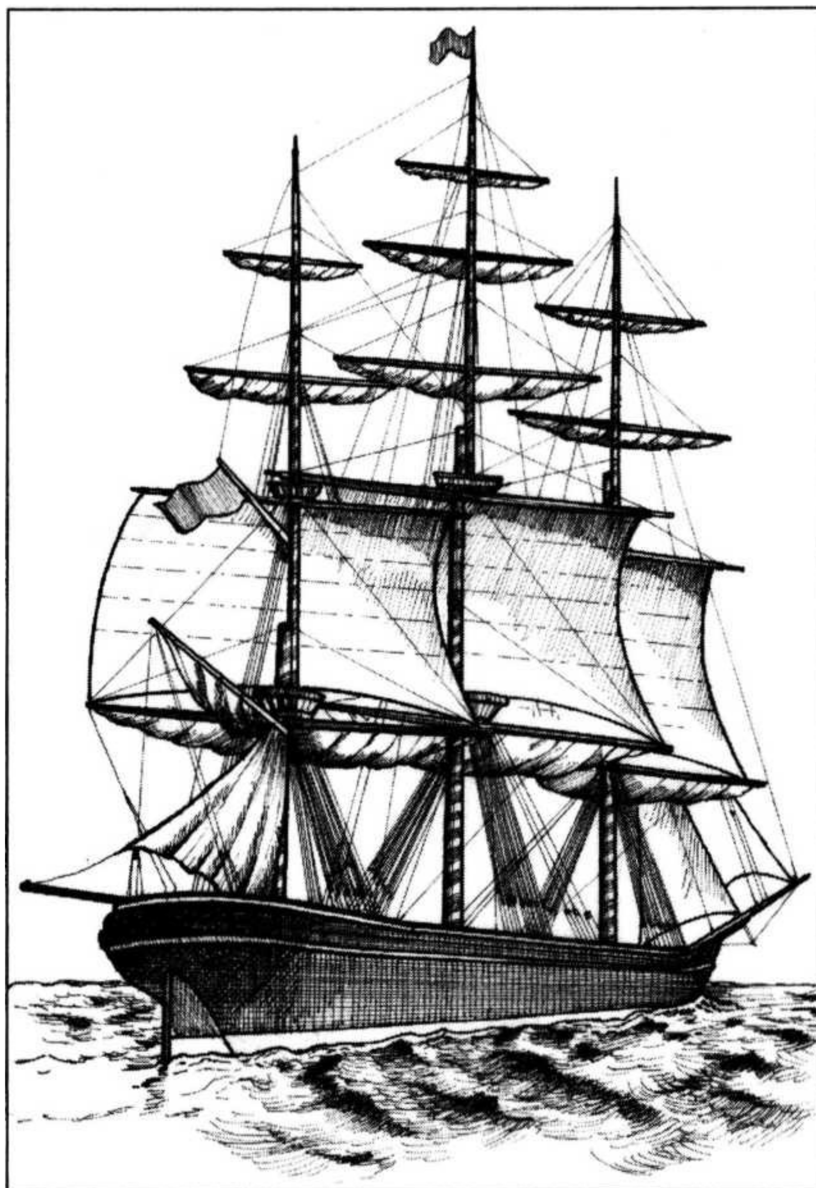
Este cu neputinţă de identificat uriaşul velier. între anii 1780-1805, cele mai mari nave de linie din lume erau: *Santissima Trinidad* (Spania, 136 de tunuri, scufundată la Trafalgar, în 1805), *L'Orient* (Franţa, 128 de tunuri, scufundată la Abukir, în 1798) şi *Victory* (Marea Britanie, 124 de tunuri, care, în 1835, era în Mediterana). Nici o putere navală nu mai construia nave cu patru punţi în 1835, când se anunţa deja propulsia mixtă vele-abur şi numărul de tunuri era redus, fiind în schimb crescut calibrul lor.

De unde venea strania navă şi cum îi pierise echipajul?

Nimeni nu va şti vreodată, dar, inspirat de ştirile publicate în ziarele engleze, franceze şi reluate de cele americane, Edgar Alan Poe (1809-1849) a încercat să dea un răspuns, în stilul său inconfundabil, scriind *"The Adventures ofArthur Gordon Pym"* (1837).

Iar întâlnirea din 1835 n-a rămas singulară.

în 1890, clipperul britanic *Marlborongh* părăsea Noua Zeelanda îndrep- tându-se spre Marea Britanie. Era un vas reprezentativ pentru faimoasa clasă care a atins apogeul artei construcţiei de nave comerciale cu pânze. Clipperele britanice, cunoscute în întreaga lume ca simboluri ale calităţii şantierelor navale din Anglia şi Scoţia, dar şi ale măiestriei şi curajului unor marinari de excepţie, atingeau o viteză remarcabilă pentru o navă fără motor: 18-22 de noduri în cazul vânturilor favorabile. Apărute la începutul secolului al XlX-lea, tonajul lor varia între 500 şi 4.000 tone, aveau 5-6 etaje de vele (a căror suprafaţă activă depăşea uneori 4.000 m^2) şi echipaje de 20-200 de



Clipperul Marlborough *în 1884, la două luni după lansare (gravură de epocă - arhiva autorului)*

.oameni. Când urmau rute nesigure, expuse încă atacurilor piratereşti, vasele de acest tip erau înarmate cu 2-12 tunuri cu ţeavă lungă, destinate luptei la distanţă, căci, datorită vitezei şi manevrabilităţii lor ieşite din comun, clipperele reuşeau să se ţină departe de atacatori.

Nava *Marlborough* nu a mai ajuns niciodată la destinaţie. Nu s-a putut afla nimic despre soarta ei şi vasele britanice care au căutat-o în Oceanul Pacific s-au întors fără vreun rezultat, astfel încât societatea "Lloyd" a trecut-o în registrele sale ca "Missing at Sea" - "Pierdută în largul mării" ("*Lloyd's Weekly Casualty Reports, 1890").*

Abia în 1913, echipajul unei baleniere americane observa în apropierea coastelor Insulei Georgia de Sud (Marea Antilelor Sudice din Oceanul Atlantic) o corabie care părea ancorată, având însă toate pânzele ridicate, ceea ce nu era normal. Baleniera s-a apropiat şi, ajunşi la câţiva metri, marinarii au putut citi pe bordajul putrezit numele navei necunoscute: *Marlborough.* La strigătul căpitanului, toţi au ridicat privirile, tresărind înfioraţi - pe puntea plină de mucegai, lângă cele şase tunuri, pe catarge şi la roata cârmei, se aflau încremenite în cele mai diverse poziţii douăzeci de schelete pe care fluturau încă zdrenţele hainelor marinăreşti ("*Lloyd's Register. Wreck Retums 1912-1914").*

Nimeni nu a putut afla vreodată motivul morţii aparent fulgerătoare a echipajului de pe *Marlborough.* Clipperul nu prezenta urme de luptă şi nu fusese nici măcar avariat de furtună, deşi navigase în derivă timp de 23 de ani, după cum dovedeau mucegaiul şi degradarea lemnului aflat în permanent contact cu apa sărată. Registrele "Lloyd" consemnează doar descoperirea navei şi stadiul în care se afla, dar nici ele, nici ziarul londonez *"Times"* (care a relatat incidentul) nu oferă vreo ipoteză privitoare la această enigmă. S-a sugerat că echipajul a pierit otrăvit de un aliment alterat sau în urma unei epidemii de holeră. însă este greu de presupus că toţi oamenii au căzut în acelaşi moment, surprinşi în timpul unor activităţi cotidiene. în mod normal, moartea trebuia să-i secere pe rând; primele victime ar fi fost înmormântate în mare, conform tradiţiei marinăreşti, iar ultimele ar fi căzut în cabine ori în cală, dar

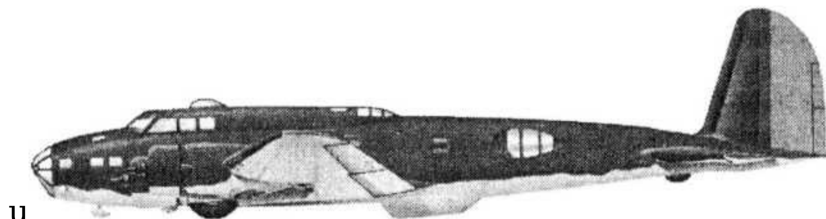
în nici un caz lângă catarge sau tunuri. Dacă vasul era atacat de piraţi, s-ar fi găsit urme de luptă şi este dificil de înţeles motivul pentru care, după uciderea echipajului, piraţii nu au păstrat nava. Pare anevoie de crezut faptul că toţi marinarii au fost răniţi atât de grav încât, deşi clipperul reuşise să-şi lase în urmă agresorii, cei douăzeci de oameni au murit până la unul pe punte, rămânând la posturi asemeni echipajului de pe
"Olandezul Zburător".

Navele maritime nu au în exclusivitate privilegiul de a rătăci în veşnicie cu echipajele îngheţate la posturile de onoare ale ultimului drum, poate ale ultimei bătălii.

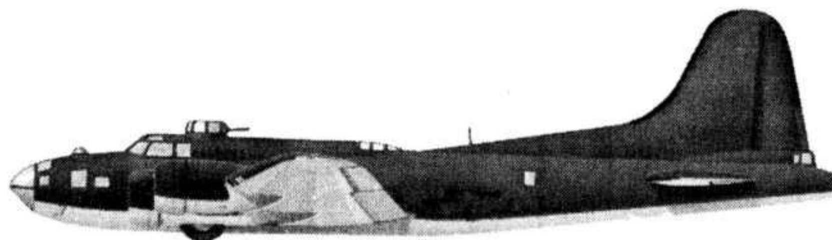
în 1939, un bombardier american *B 17* a decolat de la baza aeronavală a US Navy din San Diego (California - SUA) şi s-a îndreptat spre Honolulu (Hawaii). Era un zbor de rutină, întreprins în condiţii meteo foarte bune, iar înregistrările comunicărilor radio cu baza denotă excelenta stare de spirit a echipajului. Brusc, la trei ore de la decolare, turnul de control a recepţionat câteva semnale de alarmă discontinue, apoi legătura s-a întrerupt definitiv. După alte câteva ore, spre surpriza tuturor, avionul a reapărut deasupra aeroportului din San Diego şi, fără nici un semnal preventiv, a aterizat pe pista principală. Din exterior, aparatul părea intact, însă când echipa de intervenţie a pătruns în fuselaj, oamenii s-au trezit în faţa unui spectacol cutremurător: trupurile contorsionate şi neînsufleţite ale membrilor echipajului zăceau pe jos şi un miros greu de suportat umplea carlinga. Singurul aviator ce rezistase îndeajuns pentru a readuce avionul la bază fusese copi- lotul, dar imediat după aterizare a intrat în comă şi a murit după şapte ore, fără să-şi mai revină pentru a putea ajuta la elucidarea incidentului. Comisia de anchetă a constatat că toate cadavrele purtau răni înfiorătoare, a căror natură nu a putut fi însă precis determinată în cursul autopsiilor; raportul s-a mărginit să le califice drept "arsuri profunde produse de o sursă indirectă de căldură radiantă".

în 1939, distanţa California - Hawaii era acoperită în

aproximativ 14-20 de ore de zbor (în funcţie de tipul avionului), astfel încât, pentru a economisi benzină, se scotea din aparat tot ceea ce-i putea încetini deplasarea: blindajul, muniţia şi bombele, iar armamentul de bord (tunuri, mitraliere) era demontat sau protejat cu lubrifiant şi fără încărcătoare. Astfel, avioanele parcurgeau traseul practic dezarmate, cu excepţia armelor aflate asupra personalului navigant. Ancheta a stabilit însă că pistoalele echipajului era



u





Bombardierul cvadrimotor Boeing B 17 Flying Fortress *în trei variante, de sus în jos:* B17 C *(1938-1940),* B17 F *(1942-1943) şi* B17 G *(1944-1945) - arhiva autorului.*

Aproape 13.000 de aparate de tipurile A-G *au fost construite, constituind coloana vertebrală a US Air Force Bomber Fleet. Performanţele lor erau excelente: viteză - 486-523 km/h; plafon - 10.850-11.430 in; rază de acţiune - 2.897-7.113 km; armament - 9-13 mitraliere de 7,62-12,7 mm + 4.761-7.983 kg bombe.*

golite, tuburile cartuşelor fiind împrăştiate prin carlingă. Nu a fost descoperită nici o gaură provocată de gloanţe sau schije în fuselaj sau în corpurile aviatorilor morţi. S-a constatat însă că toată aparatura de bord, de la compas şi altimetru până la staţia radio şi litrometru, era dereglată iremediabil, astfel încât rămâne un mister modul în care aviatorul în agonie a reuşit să găsească drumul spre bază. Cercetările întreprinse de US Navy nu au dus decât la un singur rezultat: toate datele referitoare la cazul anchetat au fost grupate într-un dosar, devenit imediat "strict secret". Au trebuit să treacă aproape 30 de ani pentru ca doi ziarişti americani să reuşească obţinerea, cu mare dificultate, a unor informaţii ce le-au permis reconstituirea neobişnuitei întâmplări. Principalele ipoteze furnizate de USAF ("incendiu la bord" sau "fulger globular") sunt atât de slab argumentate, încât chiar anchetatorii le acordă o foarte scăzută cotă de credibilitate. Investigaţiile au stabilit, fără a lăsa nici o posibilitate de dubiu, că în avion nu existau urme de incendiu, fuselaj ul nu fusese lovit de trăsnet, iar eventuala prezenţă a fulgerului globular nu clarifică în nici un fel motivul pentru care aviatorii îşi folosiseră pistoalele, mai ales că, în carlingă, NU a fost descoperit nici unul din gloanţele trase, după cum relata ziarul *"New York Times"* în 1968.

Chiar dacă s-au depus eforturi importante pentru elucidarea acestui caz, izbucnirea, la scurt timp după întâmplare, a celui de-al Doilea Război Mondial a dus la clasarea definitivă a dosarului "San Diego".

Iar întrebările... sunt doar expresia neputinţei noastre de a ne uita (sau accepta) temerile şi neliniştea...EXPLORATORI DIN ALTE LUMI

Locuitorii Tărâmului Interzis Vizitatori din Neştiut Navigatorii Infinitulu

iLOCUITORII TĂRÂMULUI INTERZIS

I

poteza unei lumi subterane locuite este infirmată de tot ceea ce

ştim despre structura scoarţei terestre. Desigur, sisteme carstice uriaşe există *("Peştera Mamutului"* din statul nord-american Kentucky are
o lungime *explorată* de peste 300 km), dar ele nu pot adăposti o civilizaţie despre care noi nu cunoaştem nimic.

Totuşi, nu trebuie uitate cazurile misterioase ale piticilor subpământeni semnalaţi între secolele al VH-lea şi al XlV-lea în Europa şi cele două Americi. Pe vremea aceea nu se cunoştea în Europa (şi cu atât mai puţin în America) faptul că în Africa sunt pigmei, căci, deşi aceştia fuseseră descoperiţi de egipteni şi aduşi în Italia de către romani, tezaurul cultural al Antichităţii zăcea îngropat sub lespezile uitării şi obscurantismului, de unde avea să-l scoată la lumină abia Renaşterea. Cu toate acestea, legendele triburilor de indieni din America de Nord, Centrală şi de Sud, saga-urile scandinave, mitologiile saxone, slave, gale, scoţiene, irlandeze şi în special vechile tradiţii celte amintesc despre existenţa gnomilor (omuleţi cu înălţimea maximă de 80-100 cm) care trăiesc într-o lume subterană, sunt harnici şi cunosc procedee deosebit de avansate de extragere şi prelucrare a metalelor. Pentru Evul Mediu Timpuriu, făurarii piticilor erau ceea ce fuseseră ucenicii lui Hefaistos (ciclopii) pentru grecii antici, adică perfecţiunea de neatins în metalurgie. Toţi eroii acelei perioade, de la Beowulf şi Arthur până la Siegfried şi Tristan, aveau arme, scuturi sau armuri lucrate de piticii subpământeni.

Robert of Lockseley, mai cunoscut sub numele de Robin Hood, proscrisul a cărui faimă o depăşeşte pe cea a Regelui Arthur sau a lui Sir Lancelot of the Lake, a fost însă, după cum au stabilit cercetările istoricilor britanici, un personaj real. Deşi există dispute asupra rangului său *(yeoman* - "om liber" sau *gentry,* mic nobil de ţară), se ştie că acest bărbat curajos a luptat timp de aproape trei decenii în frământata Anglie de sub Richard Inimă de Leu şi Ioan Fără de Ţară pentru libertate şi dreptate socială, împotriva privi-legiilor mereu ascendente ale marii nobilimi şi înaltelor autorităţi eclesias- tice. Participarea sa la revolta baronilor ridicaţi împotriva lui Ioan Fără de



Piticii făurari din Legendele Nibelungilor (gravură germană din secolul al XlX-lea - arhiva autorului).

Ţară înainte şi după obţinerea *"Magnei Charta Libertatum"* (1215), ca şi titlul de scutier regal cu care l-a învestit Richard Inimă de Leu sunt recunoscute ca reale, iar stejarul din Sherwood a devenit un monument naţional. Or, dacă legendele despre "vesela ceată" s-au dovedit adevărate, atunci este posibil ca dintre oamenii lui Robin Hood să fi făcut parte nu numai Little John, Friar Tuck, Alan a Dale sau Will The Archer, ci şi gnomii Hob şi Ket. Aceştia se numărau printre ultimii reprezentanţi ai poporului de oameni mici de stat ce trăiau în peşteri şi tuneluri subterane în Anglia înainte de venirea succesivă a celţilor, romanilor, saxonilor şi normanzilor, sau cel puţin aşa susţin toate vechile legende din insulele britanice.

Dar mărturii despre "piticii de sub pământ" apar şi în alte zone ale Europei. în anul 1138, călugării unei mănăstiri din Germania de Sud au dat peste un pitic negru care se ascundea în pivniţa lor de alimente. Nu vorbea nici o limbă, refuzând să comunice, chiar şi prin semne. Exasperaţi, călugării l-au dus înapoi în pivniţă, ca să vadă ce va face. Lăsat liber, piticul s-a repezit la zidul dinspre apus, a scos o piatră şi a dispărut în tunelul din spatele ei. Totul se petrecuse atât de repede, încât nimeni nu a avut timp să-l oprească,

iar gaura era prea îngustă pentru ca un om de statură normală să poată intra în ea, fie şi târâş. Speriaţi, cei din mănăstire au zidit tunelul, iar faptul ar fi fost dat uitării dacă nu rămânea notat în cronica scrisă de unul dintre călugări.

între secolele al XlI-lea şi al XlV-lea, o serie de cronicari şi erudiţi, cum ar fi englezul Roger Bacon sau francezii Geoffroy de Villehardouin şi Guillaume de Machaut, menţionează că în sudul Franţei, pe la 1240, a trăit şi a luptat un cavaler rătăcitor absolut neobişnuit. Foarte înalt (pentru acele timpuri, când statura medie a adulţilor era de 1,45 m), cu plete lungi şi negre, cu "chip de o frumuseţe nepământeană", ciudatul tânăr, care vorbea curent câteva limbi europene contemporane lui, dar şi latina, lupta întotdeauna de partea celor slabi sau nedreptăţiţi. Era însoţit de doi "pitici", de fapt nişte bărbaţi tineri, ce păreau foarte bine proporţionaţi, dar a căror înălţime era doar de 1 m. Cei doi aveau chipuri ciudate, cu ochii oblici - s-ar putea crede că era vorba despre asiatici (în acea perioadă, invazia mongolă se apropia vertiginos de Europa Centrală), însă culoarea pielii "piticilor" era de un ciudat albastru-vineţiu.

Cronicile povestesc o serie de strălucite fapte de arme ale neobişnuitului trio, care ajunsese cunoscut în Franţa, Spania şi chiar Imperiul German. Odiseea lor a durat aproape douăzeci de ani, ducându-i de la Rin la Pirinei şi de la Atlantic la Mediterana, până când, la asediul unui castel din Burgundia, cavalerul cel înalt (pe care cronicile îl numesc după singurul cuvânt gravat pe scutul său, ce-i ţinea loc şi de blazon, "Noche" - "noapte" în limba spaniolă) a fost rănit grav. Doctorii veniţi în cortul său au constatat cu stupoare că faimosul războinic era... o femeie!

Rana nu a putut fi închisă şi, simţind că i se apropie sfârşitul, frumoasa necunoscută le-a cerut scutierilor să o poarte într-un loc numai de ei ştiut. De atunci, orice referire la cei trei dispare din cronici.

Istoricii moderni au refuzat să admită veridicitatea relatărilor despre cavalerul "Noche". Aceasta deoarece Franţa a avut o singură femeie-luptă- toare în perioada medievală, Jeanne d'Arc, şi nici pe ea

nu a tratat-o prea bine. Un al doilea personaj similar, anterior "Fecioarei din Orleans", ba chiar războinic de profesie şi însoţit de doi "omuleţi albaştri" ar fi fost prea mult!

Iată însă că, în septembrie 2000, câţiva tineri arheologi care efectuau săpături în ruinele unei abaţii de lângă oraşul Beziers (Languedoc) au găsit un sarcofag de piatră perfect conservat, în ceea ce fuseseră nişte cripte ascunse sub temelia capelei. înăuntru odihnea un schelet în armură completă,



Armură occidentală folosită la începutul sec. XIV. Asemenea echipament, cântărind până la 30 kg cu sabie şi scut, a purtat vreme de două decenii necunoscuta pe care cronicile o numesc "Cavalerul

Noche" (arhiva autorului).

cu coif şi sabie lungă (broadsword). Spre stupoarea tuturor, scheletul (vechi de şapte secole şi jumătate) aparţinea unei femei de vreo 40 de ani, înaltă de 1,82 m şi, după cele câteva şuviţe de păr rămase în coif, brunetă. în afara armurii şi a cămăşii de zale, femeia nu avea nici un alt veşmânt sau podoabă. Pe sarcofag nu scria nimic. însă în aceeaşi criptă fuseseră înmormântaţi doi bărbaţi de o vârstă nedefinită, cu arme şi pieptare de zale. Erau înalţi de 1,05 m, iar craniile lor păstrau caractere mixte, euro-asiatice. Femeia-cavaler şi cei doi credincioşi scutieri ai săi dormeau somnul de veci alături, înfruntând împreună eternitatea, aşa cum înfruntaseră împreună viaţa într-o lume care nu tolera excepţiile mai mult decât cea de astăzi...

Din secolul al XlV-lea, mărturiile despre pitici apar din ce în ce mai rar în Europa. Fapt deloc surprinzător, căci Inchiziţia avea grijă ca oricine sau orice părea cât de cât suspect să cadă în ghearele ei de foc, aşa încât nimeni nu s-ar fi aventurat să povestească întâlnirea sa cu un omuleţ negricios, dacă nu voia să sfârşească pe rug. Ar fi fost uşor de presupus că o eventuală populaţie de statură foarte mică a existat în Europa (mai ales că romanii îi menţionează prezenţa în Germania, Anglia, Elveţia şi Nordul Franţei), fiind masacrată apoi în Evul Mediu. Dar în acest caz trebuiau să fie descoperite un număr relativ important de schelete pitice care să ateste prezenţa unei astfel de grupe umane, or aşa ceva nu s-a întâmplat.

Cine erau ciudaţii "little people" din Occidentul antic şi medieval

?VIZITATORI DIN NEŞTIUT

I

storia nu consemnează doar grupuri humanoide sau populaţii stra-nii. De patru milenii, mărturiile scrise, operele de artă ori tradiţiile orale de pe trei continente (Asia, Europa şi America) afirmă apariţia sporadică a unor indivizi care, deşi oameni în aparenţă, prezentau

destule diferenţe anatomice şi de comportament faţă de specia *Homo sapietts* sau de popoarele în mijlocul cărora se iviseră în mod absolut inexplicabil.

Un astfel de incident s-a întâmplat în secolul al XVI-lea, implicând o misterioasă femeie "agent-secret" şi două capete încoronate ce şi-au lăsat amprenta de neşters asupra naţiunilor pe care le-au condus.

Elizabeth I Tudor şi Ivan IV Vassilievici. Este aproape cu neputinţă de găsit un contrast mai mare şi mai evident între doi oameni. De o parte Regina-Fecioară, rece, calculată, având o viziune (ce devansa cu trei secole timpul său) asupra unei Anglii care îşi va baza bogăţia şi puterea pe comerţul maritim, flotă şi instituţii financiare modeme (băncile şi Bursa). De cealaltă, Ţarul rămas în eternitate "cel Groaznic", paranoic, sadic, având evidente tare psihice, care a unit Rusia, scoţând-o definitiv de sub influenţa tătară doar pentru a-şi masacra singur supuşii, cu mai multă râvnă şi mai nemilos decât o făcuseră hoardele asiatice vreme de trei sute de ani până la el.

Ce aveau în comun aceşti doi oameni în afara ambiţiei de a conduce singuri şi a veacului în care au trăit (Ivan, 1530-1584, Elizabeth, 1533-1603)?

în primul rând, o ciudată potrivire a destinelor la începutul vieţii, care avea să le marcheze întreaga existenţă. Amândoi au rămas, foarte devreme, orfani. Elizabeth, fiica regelui Henric VIII şi a nefericitei Anne Boleyn, îşi va pierde mama (executată din porunca regelui) la vârsta de trei ani şi tatăl la paisprezece, supravieţuind printr-un miracol urii bolnave a surorii ei vitrege, Maria Tudor. Ivan, fiul Iui Vassili III şi al Elenei Glinski, şi-a pierdut tatăl la trei ani şi mama (asasinată de marii feudali ruşi) la opt, scăpând anevoie de nenumăratele comploturi care l-au ameninţat până la vârsta de 17 ani.

Cu o asemenea copilărie şi adolescenţă nu este de mirare că amândoi s-au simţit înconjuraţi de duşmani. Şi unul şi celălalt au vrut să conducă autoritar, aducând măreţie popoarelor în fruntea cărora îi pusese Soarta. Dar asemănările se opresc aici. Şi nu doar

pentru că Elizabeth a fost crescută de umanistul englez Roger Asham, care a educat-o în spiritul renascentist occidental, iar Ivan de către mitropolitul Rusiei, Macarie, ce i-a insuflat misticismul primitiv, vrăjmaş de moarte al raţiunii, tipic ortodoxiei ruse. Diferenţa este mult mai adâncă, mai esenţială. Elizabeth a vrut un viitor pentru Anglia, Ivan n-a fost decât o forţă distructivă, care a spulberat cu sălbăticie asiatică tot ce el însuşi realizase pentru Rusia.

Elizabeth se va înconjura de oameni valoroşi (Cecil, Bacon, Drake, Raleigh, Walsingham), va înfiinţa Compania Levantului (1581) şi Compania Indiilor de Est (1600), va finanţa călătorii, expediţii, corsari şi neguţători, va favoriza comerţul maritim, artele, marile descoperiri. Ei i se datorează construcţia flotei de război care a înfrânt Invincibila Armada (31 iulie - 8 august 1588), victoria finală din războiul anglo-spaniol (1588-1604), deschiderea Bursei londoneze (Royal Exchange - 1571), spargerea monopolului spaniol asupra Americilor de către navigatori şi amirali de excepţie (Drake, Hawkins, Howard), implicarea activă a Angliei în Mediterana Orientală, India, Asia de Sud-Est şi Oceanul Indian.

Ivan organizează şi el, administrativ, militar şi legislativ, statul rus, modemizându-1 pentru prima oară (şi ultima până la Petru I cel Mare). înfiinţează un corp de "puşcaşi" (artilerişti şi archebuzieri), faimoşii *Streliţi,* care îi vor aduce victorii importante asupra hanatelor tătare, tributare armamentului şi tacticilor perimate. Convoacă în 1549 primul *Zemski Sobor* (Adunarea Reprezentanţilor Stărilor: boieri, militari, cler, orăşeni, neguţători şi meşteşugari, funcţionari de stat) şi dă, în 1550, un *Sudebnic* (cod de legi), care limitează puterea marilor feudali, crescând autoritatea centrală şi unificând de fapt ţara.

După ce-şi ia titlul de Czar (de la Caesar - "împărat"), afirmând astfel deschis pretenţia Rusiei de moştenitoare a Imperiului Bizantin, cucereşte Hanatul Kazanului (1552) şi pe cel al Astrahanului (1556), apoi întregul curs al Volgii, obţinând ieşirea la Marea Caspică şi controlul între Munţii Urali, Peninsula Kola şi Harkov.

Succesele armatei sale de 150.000 de oameni (cu 25.000 de archebuze şi 500 de tunuri) împotriva unor trupe tătare niciodată mai numeroase de 30.000 de călăreţi, ce luptau ca în secolul XIII, cu arcuri şi suliţe, sunt însă discutabile şi umbrite de masacre oribile (80.000 de civili morţi în Kazan, peste 100.000 în Astrahan), amintind de nebunia ucigaşă a lui Timur Lenk (Tamerlan, 1336-1405), simbolul barbariei asiatice împotriva căreia Ivan pretindea că se ridicase.

Va urma războiul livonian (1558-1583), în care, căutând să obţină porturi la Baltica şi teritorii în zonă, Ivan cucereşte Livonia, Estonia, Tartu, Narva şi Polotsk (1558-1560), antagonizând puterile riverane, state modeme, cu armate incomparabil superioare Rusiei în dotare şi instruire. O alianţă formată din Suedia, Danemarca, Polonia şi Lituania îl învinge în bătălie după bătălie, luându-i toate cuceririle şi o parte din teritoriile europene ruse (Velikiye Luki, capetele de pod de la Golful Finic).

Dar adevăratul război al lui Ivan nu a fost cu străinii, ci cu propriul său popor. Este fascinantă asemănarea între Ivan IV şi Stalin, doi dictatori absoluţi, doi tirani setoşi de sânge, bolnavi de paranoia, suferind de repetate atacuri cerebrale, hotărâţi să croiască "omul nou rus", chiar dacă asta ar fi însemnat anihilarea totală a ruşilor. Şi, poate nu întâmplător, urmele lăsate de aceşti doi oameni în gândirea şi comportamentul majorităţii populaţiei vor rămâne aproape la fel de neşters ca un cod genetic. Amândoi s-au bazat pe mediocrităţi pentru a distruge elitele; amândoi au dispreţuit şi masacrat ţăranii, trupul şi sufletul Rusiei. Şi totuşi, ruşii îl numesc şi astăzi pe Ivan, "Groznîi" ("cel Aspru dar Drept"), iar pe Stalin, "tătucul"...

Aparent, Ivan a făcut ce au făcut şi Elizabeth sau Regele-Soare: s-a bazat pe mica nobilime şi pe orăşeni pentru a limita puterea marii nobilimi, opusă intereselor unui stat naţional unitar. Ura lui faţă de familiile boiereşti vechi, influente, era explicabilă; dar nu şi faptul că, alături de trădătorii şi complotiştii reali, le executa rudele, împreună cu alte mii de oameni nevinovaţi. Nici o raţiune politică nu poate justifica tragerea în ţeapă a fetiţelor de zece ani, fierberea în

ulei a nou-născuţilor, asumarea ca un titlu de glorie personală de către Ivan a o mie de violuri (dintre care patru sute de dezvirginări, cum îi plăcea să se laude).

Războiul său împotriva tuturor a fost total: dacă între 1552 şi 1558 a masacrat peste 200.000 de tătari, iar în 1562 a ordonat înecarea a 30.000 de evrei în râul Dvina, în 1570, după asediul oraşului Novgorod, care i se opunea, a înecat 80.000 de *ruşi* în Râul Volkhov, timp de 5 săptămâni neîntrerupt. între 1570 şi 1580 a ordonat uciderea a peste 30.000 de preoţi şi călugări, după ce, în 1560, inaugurase Biserica Sfântul Vasile Blajenîi (cel Preafericit), o capodoperă de arhitectură şi artă rusă!

în 1581, Ivan şi-a omorât fiul cel mare, crăpându-i capul cu un potir pentru că îndrăznise să-i critice cruzimile; între 1565 şi 1580 a organizat la Moscova peste o mie de mari execuţii publice în care au pierit (după datele cancelariei sale) 50.838 de oameni! Distracţia preferată a ţarului era să-şi vadă supuşii jupuiţi de vii sau fierţi în apă clocotită şi apoi aruncaţi în râuri îngheţate, ceea ce avea ca urmare desprinderea cărnii de pe oase. Chiar pentru occidentalii obişnuiţi cu excese de acest gen, cifrele erau cutremurătoare, în masacrul hughenoţilor din Noaptea Sfântului Bartolomeu şi zilele următoare (24-30 august 1572) la Paris, Meaux, Lyon, Orleans şi Bourges nu au fost ucişi mai mult de 5-7.000 de oameni, iar Elizabeth i-a executat pe toţi participanţii la complotul catolic împotriva ei (1586), dar era vorba de numai 29 de persoane!

Treptat, Occidentul descoperă adevăratul chip al lui Ivan "Le Terrible", însă cel mai mult a şocat faimosul său experiment, unic în istorie până la Stalin: *Opritcina.*

în 1564, Ivan împarte imensa Rusie în două: *Opritcina* ("pământul ales") şi *Zemcitcina* ("pământul comun"). Din prima categorie făceau parte cele mai bune terenuri agricole, marile moşii, pădurile bogate în vânat, oraşele prospere, căile comerciale şi de navigaţie, minele, porturile, vămile, fortăreţele, într-un cuvânt, tot ce avea valoare - şi totul era al ţarului, sub administrarea unor funcţionari de stat, *opritciniki.* în a doua categorie rămăseseră mlaştinile, stepa pustie, deserturile din sud - acolo au fost exilaţi cei care îl înfruntau pe Ivan. Ca să ducă la bun sfârşit titanica sarcină

de a împărţi o ţară şi un popor în două, la 3 ianuarie 1565, ţarul creează "ramura militară" a *opritcinikilor,* prima poliţie secretă cu serviciu complet de informatori, delatori, iscoade, asasini şi călăi la scară naţională, cunoscută în istoria acelei părţi de lume: 80.000 de oameni (majoritatea călugări răspopiţi, dezertori, ucigaşi, tătari convertiţi cu forţa, violatori, hoţi, cerşetori, toţi ştiind că-i datorează statutul şi privilegiile ţarului). Exact acelaşi lucru îl va face şi Stalin între 1927 şi 1941!

Abia în 1572, sub presiunea imensei nemulţumiri populare şi silit să cheme în ajutor armata formată în *Zemcitcina* după ce fusese înfrânt, iar Moscova arsă de Hanul Crimeei (1569), Ivan acceptă desfiinţarea poliţiei sale secrete şi a sistemului "celor două Rusii".



Ambasadorii lui Ivan cel Groaznic la curtea împăratului german Maximilian II (litografie din secolul XVI - arhivele Comisiei Humboldt).

Acesta era omul cu care realista Elizabeth s-a văzut nevoită să stabilească strânse relaţii diplomatice şi, mai ales, comerciale.

Beneficiul era reciproc. Ivan fusese izolat de occidentali ca un despot sadic şi nebun, până şi imperialii lui Maximilian II, duşmanii de moarte ai Poloniei, ferindu-se să se alieze cu el. Avea nevoie de arme (mai ales tunuri şi archebuze), de arhitecţi militari, de constructori navali, de oameni care să-i pună la punct finanţele, administraţia, vămile. Elizabeth practica o politică de alianţe anti-catolice şi visa ca Anglia să controleze comerţul lumii. Or, Rusia rămânea principalul furnizor de lemn pentru corăbii, blănuri, pietre preţioase şi argint, chiar şi după avalanşa de metal preţios adusă în visteria britanică de corsarii reginei.

Şi astfel intră în scenă un straniu personaj, excepţie până şi în fascinanta pleiadă de personalităţi de la curtea elizabethană.

în 1560, un tânăr înalt, cu tenul de un alb lăptos, ochii verzi şi părul roşu ca focul este văzut sporadic în compania Reginei-Fecioare. *Un amant,* şoptesc gurile rele; *un spion,* spun catolicii; *un periculos agent,* consemnează ambasadorul spaniol, mai bine informat.

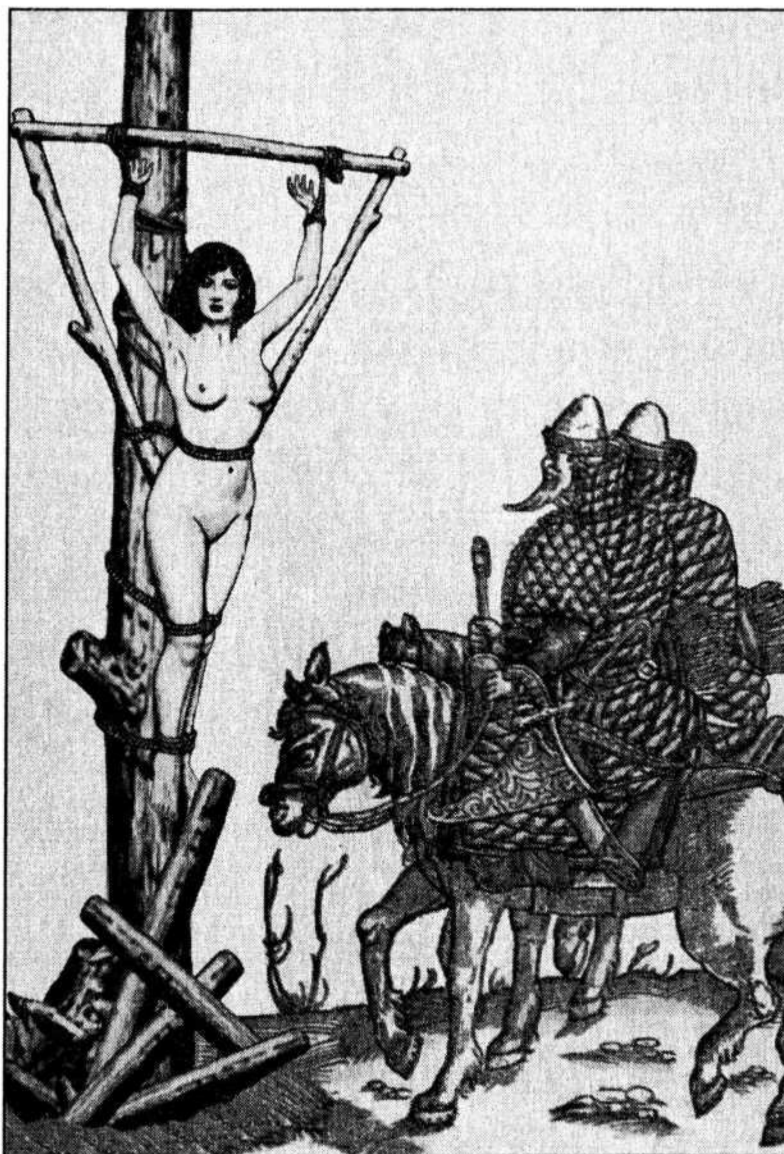
Căci tânărul necunoscut va întreprinde o misiune diplomatică secretă în Danemarca şi Suedia (1562-1564), rezultatul fiind un influx de excelent fier suedez trimis arsenalelor Elizabethei. Necunoscutul devine mai puţin misterios; regina îi dă un mic domeniu, Carly, pe malul Râului Brue, în apropiere de Glastonbury (comitatul Somerset). Dar circulă zvonuri că Sir John of Carly se trage de fapt dintr-o veche familie din zonă, Carly fiind un castel construit în secolul VI e.n., pe vremea faimosului rege Arthur. Alţii spun că John vine de pe continent şi este suedez, norvegian sau danez, pronunţia sa rămânând atipică englezilor.

Oricine ar fi fost, Sir John of Carly este trimis de regină în îndepărtata Rusie şi ajunge la Moscova imediat după ce fusese arsă de tătari. Ivan este prea ocupat cu reconstrucţia şi îl priveşte bănuitor, chiar cu dispreţ, pe englezul îmbrăcat în negru, cu pulpele dezgolite de pantalonii scurţi, bufanţi ai modei londoneze. Străinul se dovedeşte însă bun diplomat şi foarte competent în domeniul artileriei grele, ceea ce stârneşte interesul ţarului. Relaţiile se îmbunătăţesc, Sir John devine un obişnuit al Curţii ruse, tratatul de comerţ este negociat şi trimis Elizabethei…

Până la 25 iulie 1570, când intervine neprevăzutul. în acea zi, Ivan "Groznîi" se îndeletnicea cu una din ocupaţiile sale favorite: execuţia în public a 83 de miniştri şi consilieri apropiaţi, cu familiile lor. Pe o stradă lăturalnică, în îmbulzeală, o victimă reuşeşte să sară din căruţa cu care era purtată la moarte: Olena, fiica de 16 ani a cneazului Igor Dolgoruki. Adolescenta se pierde în mulţime şi apare brusc la portiera trăsurii englezului, implorându-1 s-o scape. Sir John o ascunde, o duce la reşedinţa sa de la marginea Moscovei şi o ţine acolo aproape două luni, sperând că o va putea scoate din ţară.

Dar informatorii poliţiei secrete veghează. Un servitor scapă o vorbă şi, în miez de noapte, opritcinikul Moscovei, Nikolai Zarkovski, năvăleşte cu 100 de oameni, măcelărind personalul casei şi arestându-i pe Sir John şi pe Olena Dolgoruki.

Cei doi sunt duşi la Palatul în reconstrucţie. Subteranele scăpaseră de distrugere - acolo se aflau camerele de tortură şi conducerea poliţiei secrete. Şi tot acolo era Ivan, furios că străinul cutezase să-l priveze de o jertfă necesară nebuniei sale.



[rina Rogossorski, fiica sfătuitorului de taină al ţarului, arsă de vie împreună cu tatăl său şi întreaga familie, la 25 iulie 1570. Gravură suedeză din secolul XIX, după o cronică germană din

secolul XVI (arhiva autorului).

Sub ochii englezului, ţarul o violează pe adolescentă, apoi dă poruncă să fie atârnată de tavan cu capul în jos şi jupuită de vie. Nici nu începuse bine supliciul, că se întoarce spre Sir John, urlând la călăi să-l arunce în cazanul cu ulei fierbinte; atunci Ivan avea să aibă o mare surpriză.

Pe când călăii sfâşiau hainele englezului, trupul alb se dezvăluia în toată ciudăţenia lui: era delicat, cu forme nici masculine, nici feminine, lipsit de păr şi cu o reţea de vase sanguine albastre foarte subţiri, vizibile imediat sub piele. Şocul abia urma să vină însă: Sir John nu era bărbat! Deşi nu avea sâni, era, indiscutabil femeie! La asta, ţarul a amuţit şi, paradoxal, şi-a revenit din turbare. Setea de sânge îi era satisfăcută de calvarul adolescentei, ajunsă o halcă de carne ce-şi trăia ultimele tresăriri. Cât despre străină... ei bine, dacă regina Angliei îi trimitea o femeie deghizată în bărbat, faptul merita investigat în amănunţime şi pe îndelete.

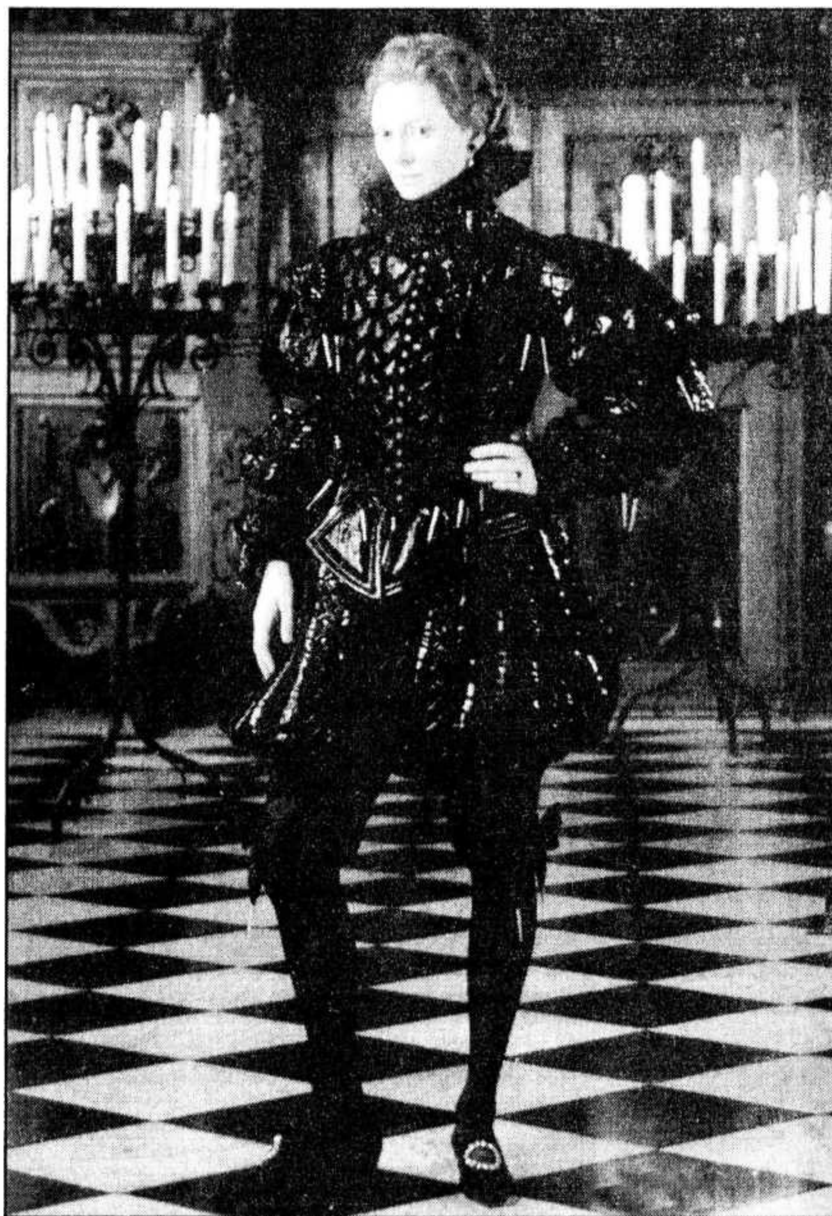
Şi, vreme de şase săptămâni, urmează tortură după tortură, interogatoriu după interogatoriu, dar, curios, Ivan nu se atinge personal de ciudata englezoaică. In schimb, o va face cu prisosinţă Zarkovski, care o violează şi o arde cu fierul roşu, neizbutind să-i smulgă nici măcar o vorbă în tot acest timp.

După care, lovitură de teatru: într-o dimineaţă, Zarkovski şi trei oameni sunt găsiţi morţi, iar celula femeii este goală. Santinelele de la poarta cetăţii îşi amintesc de un călăreţ care a prezentat o scrisoare de liberă trecere semnată de Ivan însuşi, părăsind oraşul în noaptea geroasă. Ivan explodează - nu semnase nici o asemenea scrisoare - şi execută 15 soldaţi din strajă. Peste 500 de streliţi călare vor fi trimişi în urmărirea englezoaicei, care, printr-un tur extraordinar de forţă, reuşeşte să parcurgă aproape 2.000 km în două luni, în plină iarnă rusească, dejucând toate capcanele şi lăsând în urma ei o dâră de streliţi şi de cazaci morţi, ceea ce-1 aduce pe Ivan în pragul apoplexiei.

Străina ajunge în Livonia, ia o corabie până în Danemarca şi de-acolo alta spre Anglia. în vara lui 1571 apare la curtea Elizabethei, unde îi este dezvăluită adevărata identitate: Lady Johanna of Carly,

prietenă cu Bacon şi menţionată cu respect chiar de către "stăpânul spionilor" elizabethani, Sir Francis Walsingham (1530-1590).

Cinci ani mai târziu, o nouă ştire despre Johanna: se bate în duel cu trei nobili la Amsterdam, ucigându-1 pe unul şi rănindu-i grav pe ceilalţi. Apoi mijloceşte un tratat prin care olandezii primesc praf de puşcă din arsenalele engleze şi le trimit tunuri navale. Apoi... dispare din istorie la fel de misterios cum apăruse



Cine era ciudata Lady Jolianna, unul dintre cei mai tainici "oameni

de încredere" ai Elizabethei şi ai lui Walsingham

*?*Cine a fost Lady Johanna of Carly (dacă acesta era într-adevăr numele ei)? O aventurieră în căutarea norocului? Un hermafrodit respins de societate, riscându-şi viaţa pentru a căpăta statut social şi respect? Era englezoaică, scandinavă? Era o femeie cu particularităţi anatomice datorate unor secvenţe genetice aparte?

Walsingham scria despre ea că vorbeşte nouă limbi străine (!), mânuieşte aproape toate armele vremii şi este "letală ca o viperă". Bacon era impresionat de cunoştinţele ei de istorie, geografie, artă şi politică. Iar Elizabeth... Johanna a fost una dintre puţinele persoane care avea acces *direct* şi *nestânjenit* în apartamentul Reginei-Fecioare, ceea ce dă de gândit, dat fiind cunoscuta gelozie a acesteia faţă de orice femeie a cărei frumuseţe o eclipsa...

De unde venea şi unde s-a dus cea care l-a sfidat pe Ivan cel Groaznic la curtea sa, scăpând cu viaţă din sălbatica Rusie a secolului XVI?!

Şi astfel de "străini în lumea noastră" au continuat să apară.

într-o după-amiază toridă din luna august 1887, câţiva ţărani care lucrau pe câmpul de lângă localitatea Banjos (Spania) au observat ieşind dintr-o pivniţă părăsită, situată în apropiere, doi copii de 10-12 ani, un băiat şi o fată, a căror piele era la fel de verde ca iarba sau frunzele copacilor. îmbrăcaţi în veşminte curioase, ţesute dintr-un material nemaivăzut, cei doi vorbeau o limbă necunoscută. Nici lingviştii veniţi de la Barcelona, nici chimiştii din Madrid nu au reuşit să identifice dialectul folosit de copii şi respectiv ţesătura din care erau făcute hainele lor. "Copiii verzi" au fost încredinţaţi judecătorului Ricardo da Calno, care a încercat să le spele "culoarea" de pe faţă, dar, dându-şi seama că era vorba de un pigment natural al pielii şi nu de vopsea, a renunţat, resemnându-se să admită existenţa celor două "imposibilităţi vii": fiinţe omeneşti de culoare verde! Chipurile copiilor aveau trăsături mixate, europid-negride, dar ochii le erau migdalaţi, tipic asiatici.

Timp de cinci zile, da Calno le-a dat cele mai diverse alimente, pe care amândoi le-au respins, pentru ca, până la urmă, să accepte puţină fasole verde, proaspătă. Neputându-se adapta regimului de alimentaţie, băiatul a murit. Fata a supravieţuit cinci ani, perioadă în care pigmentul verde a pălit treptat, ajungând la o nuanţă destul de apropiată celei a rasei albe, dar păstrând la sâni, pubis şi în alte zone ale corpului o pronunţată tentă de vernil. După o vreme, tânăra a reuşit să înveţe spaniola, dar cele relatate de ea nu au făcut decât să sporească misterul.

Ţara de unde venise, scăldată într-un crepuscul permanent (fiindcă soarele nu se ridica niciodată deasupra orizontului), era despărţită printr-un fluviu larg de o altă ţară, unde soarele lumina tot timpul. într-o zi, o furtună puternică s-a stârnit din senin, din mijlocul ei desprinzându-se un vârtej uriaş care făcea un zgomot de tunet şi cei doi copii s-au trezit în pivniţa de lângă Banjos...

Fata a fost crezută; nici nu se putea altfel, de vreme ce nimeni nu văzuse vreodată oameni cu pielea verde. Cazul nu a stârnit însă prea multă vâlvă, căci era imposibil de soluţionat şi, aşa cum spunea cercetătorul francez Jacques Bergier: "Când apar fenomene într-adevăr deconcertante, oamenii nu sunt prea curioşi" *("Les extraterrestres dans l'Ilistoire",* J'ai Lu, 1970).

Singura explicaţie dată la acel moment a fost că, probabil, cei doi copii veneau de pe Marte, a cărui atmosferă insuficient luminată cauzase culoarea verde a pielii. Acum ştim însă că planeta Marte, chiar dacă a fost locuită cu mult timp în urmă, nu mai poate găzdui viaţă decât în zone foarte reduse de pe suprafaţa ei (probabil *Noachis Hellespontus* şi *Solis Lacus),* unde fiinţele vii ar trebui să respire însă o atmosferă de 94,5% bioxid de carbon. în orice caz, pentru a ajunge pe Terra, copiii aveau nevoie de o navă spaţială, şi nu de un ciclon. Ipoteza lansată de Bergier, conform căreia cei doi ar fi fost lăsaţi de o civilizaţie extraterestră în chip de test pentru a verifica reacţia oamenilor, este tot atât de inconsistentă. Care civilizaţie ajunsă la stadiul zborurilor interstelare şi-ar sacrifica deliberat copiii pentru un experiment de o valoare îndoielnică?!

Pe Pământ există oameni cu pielea albastră. Mărturiile despre

ei apar încă de acum câteva mii de ani, iar fenomenul nu are nimic misterios, fiind cauzat de un exces de metahemoglobină. Primul "om albastru" cunoscut în epoca modernă s-a născut în Franţa, în 1800. Orfan şi privit ca un exponat de circ oriunde mergea, tânărul a hotărât să se izoleze de oameni şi, emigrând în Statele Unite, s-a stabilit într-o zonă pustie de lângă Râul Troublesome Creek (Perry County - statul Kentucky). Câţiva ani mai târziu, printr-o formidabilă coincidenţă, el a întâlnit o fată cu pielea albastră şi cuplul a dat naştere unor copii cu aceleaşi caractere genetice. Timp de peste un secol, cei din Troublesome Creek au trăit izolaţi, căsătorindu-se între ei pentru a evita contactul cu lumea din afară, atât de frământată de disputele rasiale, încât, dacă zvonul despre "oamenii albaştri" s-ar fi întins, fără îndoială că aceştia sfârşeau linşaţi cu toţii.

De-abia prin 1965, Madison Cawein, de la Universitatea din Kentucky, specialist în toxicologia sângelui, a aflat despre cei 200 de locuitori ai oraşelului Troublesome Creek, a căror piele era albastră ca oţelul. Studiile sale de laborator au durat ani de zile, dar, în final, cauza ciudatei maladii a fost descoperită: organismul "oamenilor albaştri" nu poseda enzima ce inhibă metahemoglobina, component chimic al sângelui, de culoare cafeniu- albăstruie. Excesul de metahemoglobină pigmenta pielea nou-născuţilor în cel mai pur azuriu, pentru ca, o dată cu vârsta, culoarea să devină un strălucitor albastru închis.

în 1980 Cawein a reuşit să găsească tratamentul adecvat: administrarea zilnică a unui antiseptic ieftin, "Methylene Blue" (albastru de metil), care activează o enzimă ce o înlocuieşte pe cea lipsă, transformând albastrul pielii în roz. Dar localitatea fiind izolată şi lipsită de doctori, iar tratamentul neputând fi aplicat decât sub supraveghere medicală, Madison Cawein (numit între timp director al Merell National Laboratories din Cincinnati) a făcut apel la un ajutor federal, deşi, după cum îi spunea el însuşi reporterului revistei *"OMNI"* (septembrie 1983): "Situaţia nu este chiar aşa de simplă. Desigur, aceşti oameni sunt jenaţi de aspectul lor fizic şi au un complex serios în contact cu lumea exterioară, dar în oraşelul în

care s-au născut se simt bine, sunt sănătoşi tun şi majoritatea ajung la vârste respectabile".

Este posibil ca o maladie similară, poate mai gravă, de origine endocrină, să fi provocat naşterea "copiilor verzi" găsiţi în Spania? Au fost ei abandonaţi de părinţi din cauza dificultăţilor întâmpinate într-o ţară plină de superstiţii şi bigotism? Puţin probabil. Naşterea unor copii de culoare verde ar fi fost consemnată ca un eveniment extraordinar în orice spital şi chiar dacă gravida născuse acasă, secretul nu putea fi păstrat pentru multă vreme. Copiii nu fuseseră crescuţi exclusiv în casă, căci ar fi prezentat deficienţe ale organismului, evidente pentru doctorii care i-au examinat. Or, cu excepţia faptului că vorbeau o limbă necunoscută, erau îmbrăcaţi în stofe imposibil de identificat şi nu puteau suporta alimentele obişnuite decât cu mare greutate, atât băiatul, cât şi fata se dovediseră absolut normali.

Prea tineri pentru a "inventa" o astfel de poveste, cei doi nu şi-ar fi dat viaţa pentru ea. Nu ar fi putut concepe o limbă total deosebită de oricare alta şi nu ar fi reuşit să prelucreze fibrele ţesăturii pe care o purtau, astfel încât să nu poată fi recunoscută planta (sau animalul) ce le furnizase. în plus, este de remarcat faptul că, după schimbarea mediului ambiant şi a alimentaţiei, pigmentul care colora pielea fetei a început să dispară treptat.

Cine erau cu adevărat cei doi "copii verzi"?

între 1 august 1914 şi 11 noiembrie 1918, vreme de 1.551 de zile, s-a purtat, cu precădere în Europa, Primul Război Mondial, pe care europenii îl mai numesc încă "Marele Război" sau "Marele Măcel". Şi asta nu atât din cauza numărului victimelor, de cinci ori mai mic decât în al Doilea Război Mondial, ci pentru totala absurditate a modului cum au murit acei oameni. Dacă în 1939-1945 conflictul a cuprins aproape întreaga planetă, iar fronturile se mutau mii de kilometri, de la Paris la Leningrad şi Stalingrad, de la El Alamein la Casablanca, de la Manila până în Okinawa, în doar câteva

luni, arareori doi-trei ani, în 1914-1918, *nouă milioane de soldaţi* au murit pentru câştiguri teritoriale insignifiante.

De la 14 noiembrie 1914 la 21 martie 1918, pe Frontul de Vest, patru milioane de oameni au pierit în faimosul război static, de tranşee, cel mai cumplit şi mai ridicol pe care l-a cunoscut omenirea în şase milenii de conflicte atestate documentar. Numai în "Bătălia Verdunului" (21 februarie -18 decembrie 1916) au fost ucişi 700.000 de francezi şi germani, fără ca frontul să se modifice, iar în "Bătălia de pe Somme" (1 iulie -18 noiembrie 1916) au murit un milion de englezi şi germani pentru o înaintare britanică de... 10 km!

Pierderile *militare* ale principalelor naţiuni beligerante nu au nevoie de comentarii: Rusia - 2,3 milioane, Germania -1,6 milioane, Franţa -1,3 milioane, Anglia şi Dominioanele (Canada, Australia, Noua Zeelandă) -1 milion, Austro-Ungaria - 0,8 milioane, Italia - 0,6 milioane, România şi Turcia - câte 0,4 milioane, Serbia - 0,3 milioane, SUA, Bulgaria şi Belgia - câte 0,1 milioane fiecare.

Nu este de mirare că soldaţii din ambele tabere se întrebau pentru ce luptă, de ce trebuie să piară cu sutele de mii din cauza incompetenţei unor

State Majore orbite de nebunie şi dispreţ pentru omul de rând, o simplă cifră în statistici. Singurul fapt cu adevărat uluitor este că armatele occidentale nu au cedat tentaţiei de a se revolta şi au continuat să meargă la moarte cu o pasivitate imposibil de imaginat astăzi. Poate că nimeni nu a caracterizat situaţia mai bine decât Rudolf Schossner, unul dintre rarissimii soldaţi germani care au supravieţuit celor 1.551 de zile pe Frontul de Vest: "Această generaţie nu are un viitor, şi nici nu merită vreunul".

Dar, la mii de kilometri depărtare de "Marele Măcel", în feerica Polinezie Franceză, cineva s-a ridicat împotriva încercării autorităţilor coloniale de a-i preschimba pe tinerii polinezieni (acei "heleni ai mărilor australe", cum îi numea Cook) în carne de tun pentru tranşeele mocirloase, puţind pestilenţial a moarte, din Champagne. Iar Robin Hood-ul Polineziei, conducătorul unei revolte şi al unui război de guerilla victorios, a fost... o femeie.

Polinezia Franceză: o multitudine de insule grupate în câteva

arhipelaguri şi totalizând 4.000 km^2, situate în Oceanul Pacific de Sud. Descoperite în secolul XVIII, explorate de mari navigatori ca La Perousse, Bougainville şi Cook, ocupate de Franţa în 1842 şi transformate în Protectorat în 1880, aceste teritorii au fost grupate în 1885 în "Les Etablissements Franţais de l'Oceanie". Insulele erau splendide, dar sărace: nu posedau nici un fel de bogăţii minerale şi abia îşi puteau hrăni populaţia (82.000 de locuitori în 1910, 185.000 la ultimul recensământ, din 1998).

Singurul port de care se puteau folosi navele Marinei de Război era Papeete, capitala Insulei Tahiti, cea mai mare din toată Polinezia Franceză, însă conflictul nu se desfăşura în Pacific, ci la câteva zeci de kilometri de Paris! Aşa că, în noiembrie 1914, după încheierea "Bătăliei de la Marna" şi inaugurarea războiului de poziţii, birocraţii care administrau arhipelagurile s-au gândit să contribuie cu ceva la apărarea patriei. Şi, cum erau la vârsta înţelepciunii, nu s-au înscris voluntari, nici nu şi-au trimis fiii; au preferat să aplice decretul de mobilizare în Oceania, lucru pe care nici măcar guvernul francez nu-1 ceruse!

Câteva mii de tineri din Tahiti şi Raiatea (Arhipelagul Societăţii) au fost anunţaţi că vor avea onoarea să-şi apere "protectorii", murind sub un drapel care nu era al lor, pentru o cauză ce nu-i privea şi pe care n-o înţelegeau.

Dacă în Tahiti oamenii s-au supus, înghiţindu-şi nemulţumirea, în Raiatea cei chemaţi sub arme au fugit în păduri şi peşteri, îndemnaţi de o misterioasă femeie, venită cu doi ani în urmă pe insulă, nimeni nu ştia de unde. Străina nu era indigenă, ci albă şi apăruse într-o zi din apele mării, exact când se desfăşura ritualul anual al "împăcării zeilor adâncului". Atât căpeteniile triburilor, cât şi cele religioase au interpretat ivirea ei din valuri ca un semn prevestitor de mari schimbări. Au numit-o "Nou-Matea" ("Cea care iese din adâncuri") şi, de atunci, îi cereau sfatul în problemele cele mai importante ale comunităţii.

Francezii auziseră zvonuri despre străina care umbla înveşmântată doar în... brăţări de alge şi reuşise să aplaneze vrajbe tribale vechi de secole, vorbindu-le oamenilor în polineziană. însă

preferau să o considere o aventurieră oarecare, dornică de a uita inhibiţiile "societăţii civilizate" şi a se "dezmăţa" printre insularii veşnic predispuşi la păcat, spre disperarea misionarilor catolici, care nu izbuteau să bage în căpăţânile tari ale polinezie- nilor ideea că trebuie să se îmbrace în costum, cu cravată şi pălărie şi să se roage zilnic dacă vor să ajungă în Rai... Curând aveau să-şi dea seama că se înşelaseră amarnic.

O expediţie de "aducere la ordine" a fost trimisă imediat, sub comanda unui oarecare comandant Bressac (gradul, francez, corespunde celui de maior în alte armate), ce fusese "detaşat" în Polinezia tocmai din Africa, după ce incompetenţa şi prostia lui crasă dăduseră naştere unor nemulţumiri majore în garnizoana pe care o comanda în Senegal.

Dispunând de 7 subofiţeri francezi şi 100 de poliţişti coloniali recrutaţi dintr-un trib din Arhipelagul Tuamotu, Bressac a debarcat de pe canoniera *"Requin",* la 22 decembrie 1914, pe o plajă din sudul Raiateei. N-a pierdut timpul, în doar două zile incendiind trei sate, ucigând 20 de oameni şi capturând alţii 200. Dar, în noaptea de 26 decembrie, sute de siluete tăcute ca moartea s-au furişat în tabăra franceză, imobilizând santinelele. O neatenţie a unui atacator, o împuşcătură în beznă, o luptă scurtă. în zori, Bressac, cei 7 francezi şi 80 de "coloniali" zăceau legaţi în nisip. Captivii fuseseră eliberaţi, răsculaţii luaseră 120 de puşti şi revolvere şi singura mitralieră a "corpului expediţionar".

Francezii au fost duşi în faţa căpeteniei învingătorilor. Spre stupoarea lor, s-au pomenit înaintea unei femei pe care adjutantul Le Monier o descria astfel: "înaltă de 1,80 m, cu plete foarte lungi, castanii, ochi verzi, cu trăsături clar europene, deşi pielea îi era arămită de soare. Nu purta nici un fel de veşmânt; doar o cartuşieră, centura şi tocul pistolului *Parabellum* pe care îl ţinea în mână. Avea însă câteva împletituri de alge, pe frunte, pe şolduri, la glezne şi pe braţe. Ne-a vorbit scurt, într-o franceză impecabilă, dar cu un accent pe care nu-1 puteam defini, poftindu-ne să-i lăsăm oamenii în pace şi să ne vedem de războiul nostru, care nu-i privea pe ei. Comandantul n-a răspuns nimic, se uita mohorât în pământ. Noi, ceilalţi, eram

fascinaţi; nu văzusem niciodată o femeie aşa de frumoasă. Nu putea să aibă mai mult de 25 de ani. Nu se sinchisea că-i vedeam goliciunea - de altfel nici nu ne prea lua în seamă".

Francezii şi poliţiştii din Tuainotu au fost duşi pe plajă, eliberaţi şi lăsaţi să plece cu bărcile. Canoniera i-a luat la bord şi s-a îndepărtat, punând cap-compas spre Papeete.

Situaţia era gravă. Autorităţile coloniale nu puteau tolera un astfel de afront: o aventurieră, o stricată, care-şi bătea joc de armata franceză! Dar o expediţie punitivă se pune greu pe roate fără mijloacele necesare - şi cum priorităţile erau altele, Parisul s-a făcut că nu aude semnalul de alarmă din Pacific.

Au urmat câteva luni de aşteptare. In mai 1915 însă, nesupunerea la încorporare se generalizase: căpeteniile din insulele Bora-Bora, Tahaa, Maupiti şi Huahine refuză să alcătuiască listele de încorporabili. Administraţia de la Papeete se temea de un raid al corsarilor germani (nave comerciale înarmate şi crucişătoare uşoare, rapide, foarte active în Pacificul de Sud) şi *trebuia* să rezolve problema.

Două canoniere debarcă, la 17 iulie 1915,60 de marinari francezi, 180 de "coloniali" şi două tunuri de 75 mm în Raiatea. Corpul expediţionar înaintează spre vârful înalt de 1.033 m al muntelui din centrul insulei. în prima zi nu întâlnesc pe nimeni. Nici a doua. însă la amiaza celei de-a treia, când soarele îi toropea mai aprig, militarii se trezesc într-un defileu. La ambele capete ale capcanei, răsculaţii trag în tot ce mişcă şi, după şase ore de incertitudine, comandantul coloanei, acelaşi Bressac, dă ordin de atac la baionetă. Rezultatul: 175 de morţi şi răniţi de partea franceză. Printre cei căzuţi se numără însuşi Bressac, care, spre uşurarea oamenilor lui, primise un glonte în frunte, tras de străina ce îi conducea pe luptătorii polinezieni.

Alte 250 de arme capturate, cantităţi mari de muniţie, echipament, grenade, căşti şi... cele două tunuri. Toate sunt distribuite între răsculaţi şi cei 40 de "coloniali" care dezertaseră, trecând de partea lor.



"Nu i s-au aflat adevăratul nume, nici originea. Vorbeşte fluent câteva limbi europene şi aproape toate dialectele polineziene. Cunoaşte la perfecţie tipurile de arme moderne, inclusiv minele şi artileria. Este venerată de băştinaşi, care nu au putut fi convinşi sau tentaţi să o trădeze. Are incontestabile calităţi de comandant militar şi conducător de oameni. FOARTE PERICULOASĂ''. Aşa sună raportul căpitanului canonierei Requin *înaintat autorităţilor din Papeete. Care, desigur nu l-au luat în seamă... Cine a fost Nou-*

Matea, femeia albă cu ochi verzi care i-a apărat pe polinezieni de ororile "Marelui Război" şi a ţinut în şah trupele coloniale ale Franţei între 1914-1918, provocându-le pierderi considerabile?

Din nou francezii supravieţuitori sunt eliberaţi, iar Nou-Matea le cere să nu mai vină decât în pace. încă o dată, canonierele duc înapoi vestea înfrângerii... Era prea mult: Parisul se convinge că necunoscuta este o agentă germană trimisă să-i răscoale pe polinezieni. Se emite un ordin drastic de capturare a instigatoarei şi de "pacificare" a insulelor. Atunci... lovitură de teatru!

în septembrie 1915, nava corsar germană *“Kiel"* se apropie de Raiatea cu intenţia de a se aproviziona cu apă şi alimente şi de a efectua reparaţii în apele insulei. în loc să-i primească pe germani, Nou-Matea deschide focul cu cele două tunuri capturate asupra şalupelor şi, nedorind să atragă atenţia asupra lor, cei de pe *"Kiel”* hotărăsc să plece. Derută totală între francezi: deci străina nu venea din Germania. Să fi fost englezoaică, rusoaică, olandeză? Unii spuneau că era, probabil, fiica unui pastor american care cutreierase insulele Pacificului de Sud cu două decenii înainte, încercând să-i convertească pe băştinaşi Ia protestantism. Era însoţit de soţia sa şi de doi copii, iar în 1898 micul lor vas dispăruse în drum spre Auckland (Noua Zeelandă). Poate se scufundase şi fetiţa fusese salvată de polinezieni, crescând ca una de-a lor. Dar de unde ştia să folosească armamentul modern, inclusiv mitralierele şi tunurile? Şi de unde avea cunoştinţele e idente despre politica internaţională şi mersul războiului?

Până să se afle răspunsuri, francezii vedeau rezultatul acţiunilor necunoscutei, a cărei faimă se întinsese în toată Oceania. Foştii "coloniali", convertiţi la adoraţia faţă de "Cea care iese din adâncuri", duseseră acasă mesajul ei şi, în 1916-1917, nesupunerea la încorporare cuprinsese insulele Makatea, Rangiroa, Matahiva, Tikehau şi Palliser din Arhipelagul Tuamotu, ca şi Maiao, Tetiaroa şi Moorea din Arhipelagul Societăţii, apropiindu-se de Tahiti.

O nouă expediţie întreprinsă în august 1917 are ca urmare un război de guerilla generalizat în 14 insule, care se soldează cu 600 de morţi de partea franceză şi durează până în septembrie 1918.

Rezultatul luptei dusă de Nou- Matea era evident pentru oricine: între 1914 şi 1918, francezii nu au reuşit să încorporeze decât 1.600 de oameni din Oceania, pierzând 1.000 de marinari şi "vestoane negre" (poliţia colonială) în ciocnirile cu răsculaţii!

în noiembrie 1918, "Marele Război" ia sfârşit. Ordinul de mobilizare generală încetează să mai aibă efect şi Parisul vrea să treacă sub tăcere episodul jenant din Oceania. Un personaj ciudat, căpitanul Jacques de Moriac, genist şi poet, care se distinsese la Verdun, pierzând o mână şi un ochi, este trimis la Papeete cu ordinul să curme criza. Se întâlneşte cu Nou-Matea şi semnează un "armistiţiu permanent", dând o amnistie generală pentru toţi răsculaţii, care-i predau tunurile şi mitralierele capturate, dar nu şi armele uşoare. De Moriac a lăsat o mărturie cu adevărat poetică despre "Venus născută din spuma apelor, ai cărei ochi verzi săgetau cu neîndurarea Dianei şi care avea înţelepciunea Atenei".

Evident îndrăgostit de străină, francezul avea totuşi tragica înţelegere a lumii pe care i-o aduseseră patru ani pe Frontul de Vest. La sfatul său, Nou- Matea şi răsculaţii s-au topit în anonimat, ecourile răscoalei s-au stins de la sine şi autorităţile coloniale au "uitat" totul, "iertând" totul.

Din 1920 nu s-a mai auzit nimic despre misterioasa femeie albă din Oceania, "Robin Hood al Mărilor Sudului", cum o numiseră ziarele franceze.

Cine să fi fost enigmatica necunoscută, de unde a venit şi unde a dispărut fără urmă? Astăzi, Nou-Matea mai trăieşte doar în legendele şi amintirea tahitienilor, nici o carte de istorie franceză nepomenind nimic despre ea. Sau poate că duce alţi războinici la luptă pentru libertate şi demnitate, în altă lume, în alt univers, cu tot atâta hotărâre şi pricepere, la fel de neînduplecată..

.NAVIGATORII INFINITULUI

E

xploratorii din alte lumi nu vin întotdeauna singuri. Şi nu sunt indivizi sau grupuri înapoiate ştiinţific şi cultural faţă de timpul şi locul unde au ajuns. în istoria omenirii au fost consemnate nenumărate apariţii de nave - aeriene, submarine sau maritime -, ca şi de vehicule terestre, atât de avansate tehnologic, încât cei care le descriu rămân adesea fără termeni de comparaţie, recunoscându-şi deschis incapacitatea de le înţelege principiile de funcţionare.

Tocmai de aceea se preferă analiza unor cazuri petrecute începând din secolul al XVI-lea, când limbajul cronicarilor, al martorilor şi, mai târziu, al ziariştilor şi savanţilor era destul de modem pentru a nu da naştere la interpretări mistice sau la rapoarte neclare.

Relatate de numeroase cronici ale epocii, evenimentele misterioase care au terorizat oraşele şi ţinuturile de pe coasta franceză şi cea italiană la Mediterana, între Marsilia la vest şi Genova la est, au început în august 1608. Textele descriu "luptele încrâncenate între monştri aerieni asemănători unor enorme balene de un gri strălucitor (nave metalice fusiforme? - *n.a.)".* Zgomotele bătăliei erau atât de puternice, încât se auzeau la 20 km de locul desfăşurării; fulgere şi tunete se succedau pe cerul senin şi, la Marsilia, armata şi flota Majestăţii Sale Henric al IV-lea de Navarra, Regele Franţei, au tras 800 de lovituri de tun pentru a pune pe fugă leviathanii zburători. Care, desigur, nu le-au dat nici o atenţie.

Au urmat cinci zile de "ploi roşii ca sângele", umplând văzduhul de un miros "aidoma sulfului ars împreună cu smoala", căzute pe toată coasta, de la Marsilia la Nisa. Apoi, în apropierea portului Martigues, două mari nave aeriene s-au luptat aruncând "fulgere arzătoare" una împotriva celeilalte. Asemenea nave fusiforme au fost văzute de echipajele unor corăbii de război din rada portului Toulon

şi de tunarii din forturile de pe Insulele d'Hyeres (care nu au cutezat să tragă asupra lor).

Incidentele au durat trei săptămâni, fiind raportate de mii de oameni, inclusiv nobili, ofiţeri superiori şi intendenţi regali, soldaţi din garnizoanele fortificaţiilor de coastă şi marinari ai flotei de război.

Fără îndoială însă, cel mai interesant caz de observare a unor nave aeriene neidentificate în timpul Renaşterii s-a întâmplat la 11 decembrie 1642 în Ungaria. Iată ce relatează vechea lucrare "*Allerhand erschreckliche portenta in Hungarn" ("Tot felul de întâmplări înspăimântătoare din Ungaria"* - Biblioteca Universală din Budapesta - Hevenessi LXXI): "De la Ersekujvar şi alte aşezări s-a anunţat că la 11 decembrie 1642, în plină zi, la ora 12, între Esztergom şi Buda, a fost văzută pe cer următoarea minune înspăimântătoare: Cinci bile uriaşe, cu deschizături incandescente, au zburat una contra celeilalte şi din ele au apărut deodată o mulţime de oameni în haine de nedescris. în curând, împuşcături puternice au zguduit aerul, de parcă ar fi tras cele mai mari tunuri, s-au auzit goarne sunând şi tobe bătând ca şi cum s-ar fi dat alarma şi semnalul de atac. După aceasta, cerul s-a făcut roşu ca focul, apoi a fost un joc de culori diferite, s-au auzit pocnete şi salve de pistoale şi puşti şi asta atât de real, de parcă s-ar fi ciocnit două armate puternice. Ar fi cu neputinţă de povestit tot ce s-a văzut şi s-a auzit acolo. Acest spectacol înfiorător şi nemaipomenit a început la Esztergom şi s-a deplasat spre Buda. în ziua următoare a căzut o ploaie de plumb şi zinc la Buda, aşa de multă, încât turcii duceau în vase plumbul şi zincul la paşă. în aceeaşi zi, lângă Esztergom, în Dunăre, au mişunat atâţia peşti, încât fluviul abia se mai vedea din cauza lor şi toţi au scos capul din apă". Textul este edificator, dacă se face legătura cu rapoartele moderne despre aeronave neidentificate, în care putem întâlni elemente similare. Costumele ciudate

ale echipajelor humanoide, zgomotele puternice şi luminile produse de nave, metalul topit căzut din ele şi poluarea deosebit de puternică a fluviului în care au fost deversate reziduurile, toate acestea au fost semnalate în repetate rânduri în rapoartele din anii 1947-2000.

Un celebru caz, asemănător, avea să facă vâlvă în SUA, în secolul XIX.

...în vreme ce strania lumină îi trecea pe deasupra capului, dl. Robert Lowen, din Evanston (statul Illinois), fără să se piardă cu firea, o observa cu un binoclu de câmp. Raportul său consemna că "am putut discerne patru lumini plasate aproape una de alta şi mişcându-se la unison. Prima era strălucitoare, albă şi părea să funcţioneze ca o lanternă. în spatele ei se afla un mare cerc verde ce îndeplinea, poate, rolul de lumină de poziţie. Urmau încă o lumină verde şi, spre pupă, alte două lumini mai mici, verzi şi albe, foarte apropiate".

Fragmentul de mai sus nu reprezintă un citat dintr-un recent raport OZN. Este extras dintr-un articol apărut în ziarul *"Times Herald"* din Chicago, în aprilie 1897, şi care descrie trecerea unei "nave misterioase" deasupra unui orăşel aflat la nord de Chicago, pe malul Lacului Michigan. De altfel, este numai unul dintre miile de rapoarte despre o uriaşă aeronavă metalică publicate de presă între jumătatea lui noiembrie 1896 şi sfârşitul lui aprilie 1897. Nava a fost observată din California până în Indiana şi din Canada până în Texas. Printre martori se numărau impiegaţi, telegrafişti ai căilor ferate, fermieri, mecanici de locomotivă, proprietari de magazine, poliţişti, pompieri, ba chiar şi guvernatori ai statelor respective.

Majoritatea martorilor au zărit o lumină pe cerul nopţii sau, ca în cazul lui Lowen, mai multe lumini mişcându-se în formaţie. Alţii afirmau că au putut vedea şi marele obiect aerian la care erau ataşate luminile. Potrivit ştirii publicate de *"Whig"* (Quincy, statul Illinois): "Martorii care au observat obiectul îl descriu ca pe un corp lung de 130-150 m, zvelt, de forma unei ţigări, făcut dintr-un metal strălucitor, probabil aluminiu. Pe fiecare parte a bordului, spre lateral şi în faţă protuberau nişte suprafeţe plane, groase, ce păreau

a fi aripi, iar deasupra corpului navei martorii au raportat prezenţa (neclară) a unei suprastructuri".

Aceasta este numai una din numeroasele relatări consemnate şi, practic, fiecare din martori părea încredinţat că obiectul era o navă. Mai mult, în unele cazuri s-au raportat urme pe sol (vegetaţie arsă, amprente circulare adânci de 50-60 cm) rămase în locurile pe unde trecuse şi staţionase nava necunoscută.

Ceea ce sporeşte interesul pentru rapoartele respective este faptul că ele au fost făcute cu şapte ani înainte de zborul fraţilor Wright cu *Kitty Hawk* şi cu peste trei decenii înainte ca vreun zeppelin de asemenea dimensiuni *("Hitidenburg")* să apară pe cerul Statelor Unite. Deşi au existat un număr considerabil de încercări şi experimente cu variate forme de zbor la sfârşitul secolul XIX, nu s-a reuşit producerea unui mare dirijabil capabil să se menţină în aer până la 20 iulie 1900, când *LZ I,* prototipul proiectat de contele Ferdinand von Zeppelin, s-a ridicat la 400 in înălţime şi a parcurs o distanţă de 6 km în 18 minute. In ceea ce priveşte aviaţia cu motor, nu a existat nici un aparat de zbor în America anilor 1896-1897 şi nici nu putea să existe.

Dar, pentru miile de martori din Sacramento, Sioux City, Omaha sau Chicago, nava aeriană era foarte reală şi, timp de şase luni, a provocat senzaţie. "Oamenii nu vorbesc decât despre asta", remarca un ziarist. Relatări despre "nava misterioasă" au apărut aproape în fiecare ziar din America de Nord şi chiar în unele publicaţii din Europa.

Apoi, pe la sfârşitul lui aprilie 1897, observaţiile şi relatările s-au împuţinat rapid. In iulie, orice ştire despre aeronavă dispăruse din ziarele americane, dar cazul nu a fost niciodată elucidat, iar studierea arhivelor în ultimul deceniu l-a consacrat ca fiind absolut ieşit din comun. Căci puţine cazuri de acest gen beneficiază de aportul a peste 8.200 de rapoarte *scrise* şi 935 de menţionări ample în presa internaţională.

însă apariţia unor enorme nave necunoscute nu se limitează doar la cerul Terrei.

În dimineaţa de 28 octombrie 1902, vasul comercial britanic *Fort Salisbury* traversa Golful Guineei. Plecase de pe coasta Africii de Vest şi tocmai părăsea apele Atlanticului de Sud îndreptându-se spre metropolă, cînd marinarul de cart a observat la câteva sute de metri înaintea provei, la tri- bord, două lumini roşii care au ieşit din valuri. Strălucind intens, ele păreau a marca poziţia unui submarin de un tip total necunoscut.

Temându-se de o coliziune, marinarul l-a averizat pe timonier şi l-a chemat pe secundul A.H. Raymer. însă la 30 de secunde după ce acesta şi alţi marinari urcaseră pe punte, misterioasa navă a intrat în imersiune, dispărând pentru totdeauna.

Iată un fragment din consemnarea secundului, în jurnalul de bord al vasului *Fort Salisbury:*

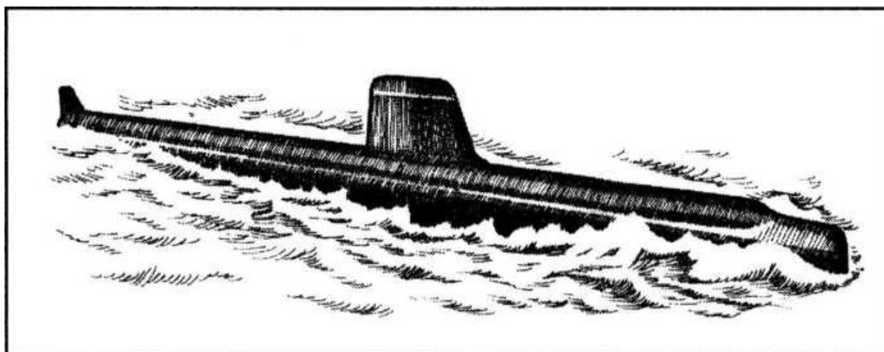
"...Era încă prea întuneric ca să vedem bine detaliile, însă lungimea i se putea estima lesne: între 500 şi 600 picioare (150-180 m - *n.a.).* Avea două lumini puternice, roşii, una la pupă, cealaltă la provă. Un mecanism (elice?, aripioare?) producea vârtejuri la extremitatea dinapoi. Nava era aidoma unei ţigări de foi, evident metalică, fără suprastructuri aparente, cu excepţia unui bulb central, carenat. în vreme ce se scufunda lent, am putut observa că pereţii erau roşcaţi, de o culoare asemănătoare ruginei".

Analizând posibilitatea să fi întâlnit de fapt o epavă răsturnată, cu chila în sus, Raymer a eliminat-o, căci nava străină *se deplasase* cam cu aceeaşi viteză ca *Fort Salisbury* (10-12 noduri), *ieşise* şi *intrase* în imersiune în mod controlat şi avea lumini de poziţie.

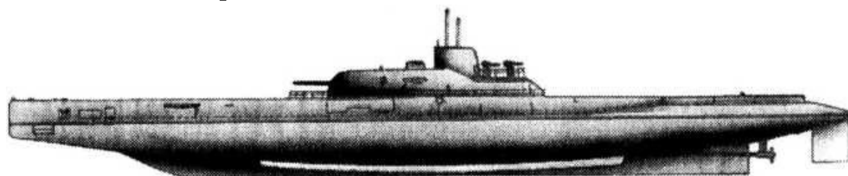
Ipoteza că martorii văzuseră un calmar gigant este improbabilă pentru că nu zăriseră cele zece braţe, nici ochii inconfundabili, ca nişte globuri gal- ben-verzui şi, oricum, dimensiunile păreau prea mari pentru un calmar. Aceeaşi problemă să pune în cazul confuziei cu o balenă sau un Şarpe de Mare: dimensiunile şi aspectul exterior nu corespundeau descrierilor obişnuite ale acestor fiinţe. în plus, era vorba de un vas, evident tehnologic.

Concluzia Amiralităţii Britanice (după ancheta care a relevat că

nici o navă nu fusese dată dispărută la acea dată şi în acea zonă) a fost că echipajul de pe *Fort Salisbury* văzuse un submarin.



Gravură din cotidianul "The Times" *(1902), realizată după descrierea făcută de secundul A. Raymer submarinului misterios văzut de el şi de o parte din echipajul său, la 28 octombrie 1902, în Golful Guineei.* Se *remarcă tulburătoarea asemănare cu... submarinele atomice de atac construite după 1950 (arhiva autorului).*



Submarinul francez Surcouf, *rămas cel mai mare din lume între 1929 şi 1944, când japonezii au lansat la apă uriaşul* I 400 *(arhiva autorului).*

Dar astăzi se ştie că nave submersibile de asemenea dimensiuni aveau să apară abia trei decenii mai târziu. Primul submarin operaţional lansat de francezi (în 1888) cântărea doar 30 tone; germanii au scos la probe de mare, în 1890, prototipul unui submarin de 200 tone, dar acesta nu a intrat în producţie de serie decât în 1905; primul submarin britanic de tip *Holland 1,* lansat în

octombrie 1901, avea deplasamentul de 115-124 tone. Toate aceste nave nu depăşeau viteza de 8 noduri la suprafaţă şi 5-6 noduri în imersiune.

încercările americane, italiene, ruse şi austriece de a construi submarine operaţionale nu s-au fructificat decât în anii 1902-1906, iar vasele erau mai mici şi mai proaste decât cele britanice, franceze sau germane.

Primul submarin cu dimensiuni comparabile cu nava văzută în 1902 a fost *Surcouf,* lansat de Franţa în 1929 şi modernizat în 1934. Avea 3.256 tdw la suprafaţă, 4.304 tdw în imersiune, dimensiunile de 110 m x 9,1 m x 9,07 m, echipajul de 118 oameni, motoare Diesel de 7.600 CP, motoare electrice de 3.400 CP, viteza în imersiune de 10 noduri, la suprafaţă de 25 noduri, o rază de acţiune de 18.530 km şi un armament impresionant: două tunuri grele de 203 mm, două tunuri AA de 75 mm, 12 tuburi lans-torpile (opt de 551 mm şi patru de 400 mm) şi un hidroavion de recunoaştere.

La nivelul tehnologic al anului 1902, un vas asemeni lui *Surcouf e*ra nu doar irealizabil, ci şi de neconceput. Atunci *ce* era uriaşa navă văzută de cei de pe *Fort Salisbury* şi despre care ziarul londonez *"The Times"* scria, în noiembrie 1902: "Putem fi siguri, oare, că suntem cu adevărat stăpânii propriilor noastre oceane, când asemenea magnifice maşinării subacvatice le brăzdează nestingherite, apărând şi dispărând după voie?"

.EPILOG

I

/v

n anii '70 ai secolului trecut, cercetătorul şi publicistul francez Jacques Bergier a lansat ipoteza conform căreia apariţiile unor animale ori fiinţe humanoide necunoscute sau de mult extincte ar fi (alături de enigmaticele dispariţii de oameni, nave şi avioane din diverse zone ale Terrei, fenomene consemnate în toate perioadele istorice) dovezi ale existenţei unor "puncte de trecere" într-un posibil univers paralel. O idee menţionată şi reluată de-a lungul timpului de numeroşi scriitori şi oameni de ştiinţă. Printre cei mai reputaţi susţinători ai acestei fascinante posibilităţi se numără deopotrivă cercetători ca Jacques Vallee, dar şi astronomi ca dr.]. Allen Hynek ori savanţi de talia lui Claude Poher, directorul D.S.P.S (Division Systemes et Projects Scientifiques) din cadrul C.N.E.S. (Centre National d'Etudes Spatiales), cel mai important organism francez de studiere a problemelor aerospaţiale. în ultimii ani, revistele "*Nature*", *"Science et Vie",* "*OMNI", ",Science Digest"* şi *"Le Gepan"* au publicat nu o dată articole sau chiar controverse aprinse pe această temă.

Posibilitatea pur teoretică a existenţei unui univers paralel nu poate fi negată, dar în privinţa dovezilor materiale lucrurile devin mai precare şi nu rareori contradictorii. Astfel, este puţin probabil ca observarea unor fiinţe care au trăit odată pe Terra sau posedă atribute ale faunei terestre să poată fi interpretată ca datorându-se unui "salt accidental" al acestora dintr-o altă dimensiune. Putem crede oare că un eventual univers paralel reprezintă doar o copie mai mult sau mai puţin identică a celui pe care îl cunoaştem? Este posibil ca pe o altă planetă viaţa să fi urmat exact acelaşi ciclu ca pe Terra, ducând la apariţia unor specii şi indivizi similari celor tereştri? Greu de admis. Humanoizii neobişnuiţi ori animalele rare şi necunoscute descoperite în cursul istoriei sunt mai curând

supravieţuitori ai unor specii considerate dispărute sau "impasuri biologice", cum au fost coelacanţii şi omitorincii.

Celelalte dovezi însă, apariţiile unor fiinţe humanoide sau nu, ale unor grupuri sau indivizi umani cu particularităţi stranii, ale vehiculelor aeriene, submarine şi de suprafaţă prezentând caracteristici tehnice neobişnuite sau o totală nepotrivire cu locul şi timpul în care au fost raportate, sunt mai dificil de contestat. Acestea constituie, la decenii ori secole de la consemnarea lor, cazuri neelucidate încă, şi numai o cercetare ştiinţifică lipsită de prejudecăţi le-ar putea clarifica, fie şi măcar în parte, căci, aşa cum spunea Anatole France: "Este mai bine să înţelegem câte puţin, decât să nu înţelegem nimic".

Cât despre dispariţiile inexplicabile, majoritatea rămân coşmarul istoricilor, care preferă să le treacă într-o pudică uitare.

De fapt, ce se întâmplă oare cu toate acele avioane, hidroavioane, elicoptere, nave maritime, submarine, formaţiuni militare, grupuri de oameni, de animale sau indivizi parcă topiţi în Neant? Să fi ajuns într-un alt univers, căzând accidental într-unul din "punctele de trecere", faimoasele "worm- holes", fantastica ipoteză despre care vorbesc Vallee, Sagan sau Poher?

Dr. J. Allen Hynek scria: "Ar putea avea fenomenul OZN două aspecte (cel extraterestru şi cel al trecerii într-un univers paralel - «.«.)? Ar putea fi graniţa dintre realitatea noastră şi o realitate paralelă, uşa spre o altă dimensiune? Desigur, nu am ajuns la ultima revoluţie în gândirea ştiinţifică; ştiinţa secolelor XXI, XXV sau XXX va conţine probabil concepte tot atât de neinteligibile pentru noi ca energia nucleară pentru omul cavernelor" *("OMNI",* aprilie 1984).

Se poate aplica această ipoteză apariţiilor şi dispariţiilor enigmatice? Rămâne ca timpul şi evoluţia gândirii ştiinţifice să o demonstreze sau să o infirme.

BIBLIOGRAFIE SELECTIVĂ

LUCRĂRI DE SPECIALITATE, ENCICLOPEDII, ATLASE:

Baldwin, H.W.: *"Sea Fights and Shipwrecks"* (New York, Curtiss, 1938) Battisti, E.: *"L'antirinascimento con una appendice di manoscritti inediţi"* (Milano, G. Feltrinelli, 1962)
Bergier, J.: "*Les extraterrestres dans l'Histoire"* (Paris, J'ai Lu, 1970)
Corbett, Sir J.: "*Naval Operations: History of the Great War Based on Official Documents"* (New York, Longmans, 1920)
Churchill, Sir W.: *"The World Crisis"* (New York, Scribner's, 1928)
Emin, A.: *"Turkey in the World War"* (New Haven, Yale, 1930)
Frothingham, Th.: *"The Naval History of the World War"* (Cambridge, Harvard, 1925)
Kannengieser, H.: "*The Campaign in Gallipoli"* (London, Hutchinson, 1928) Maurois. A.: *"Histoire D'Angleterre"* (Paris, A. Fayard et Cie, 1967) Persinger, M.A., : "*Space-Time Transients and Unusual Events"*
Lafraiere, G.F. (Chicago, Nelson-Hall, 1977)
Sanderson, I.T.: "*Invisible Residents"* (New York, World, 1970)
Vallee, J.: "*Passport to Magonia" (Chicago, 1969)*
Villeneuve, R.: *"L'Univers diabolique"* (Paris, Albin Michel, 1985)
**** "Chronique de l'humanite"* (Paris, Editions Jaques Legrand, 1986)
* * * *"Chronique de la Seconde Guerre Mondiale"* (Paris, Ed. Chronique, 1990)
* * * *"Grand Atlas Bordas"* (Paris, Editions Bordas, 1994)
* * * *"Istoria Lumii în Date"* (Bucureşti, Ed. Enciclopedică Română, 1969)
* * * *"Le Dictionnaire de notre Temps"* (Paris, Hachette, 1988)
* * * *"L'Encyclopaedia Universalis"* (Paris, France Publications, 1968-1975)
* * * *"Les Grandes Enigmes"* (Paris, Larousse, 1992)
* * * *"L'Histoire du Monde - Le Moyen Âge"* (Paris, Larousse, 1997)
* * *"The New Encyclopaedia Britannica"* (London, Benton Publisher, 1974

)COLECŢII DE REVISTE:

"NATIONAL GEOGRAPHIC" (National Geographic Society, 17th and M. Sts. N.W. Washington DC - 20036 - USA)

"NATURE" (Macmillan Journals LTD., Brunei Road, Basingstoke

Hants, RC - 21 - 2XS - UK)

"OMNI" (1965 Broadway, New York, N.Y. 10023 - 5965 - USA)

"SCIENCE ET AVENIR" (S.A. 16, Rue de la Baume - 75008 Paris,

France)

"SCIENCE ET VIE" (Excelsior Publications, S.A. 5, Rue de la Baume - 75008 Paris, France)

"SCIENTIFIC AMERICAN" (Scientific American Inc., 415 Madison Avenue,

New York, N.Y. 10019 - USA)CUPRINS

BIBLIOGRAFIE SELECTIVĂ

Editura cartea de buzunar

în România, lumea cărţilor se reinventează. Volumele mici şi uşoare înlocuiesc tomurile groase şi grele. Informaţia se concentrează fără să-şi piardă însă din valoare şi se tipăreşte în doar o sută de pagini, care încap în orice buzunar.

Cartea de buzunar este o enciclopedie practică, ştiinţifică şi literară care nu pune probleme, ci, dimpotrivă, le rezolvă. Este o editură nouă, susţinută de experienţa vastă a celor trei fondatori:

- Societatea universitară Paideia, care editează, de 14 ani, cărţi de cultură;
- Grupul NOI - de mai bine de 10 ani îşi confirmă vocaţia culturală, editând şi răspândind carte de înaltă calitate în întreaga ţară;
- Cunoscutul grup Media Pro, lider pe piaţa media românească.

Aceste forţe redutabile s-au unit pentru a vă oferi informaţia sigură, sfatul competent, soluţia de care aveţi nevoie, într-o prezentare bine structurată şi accesibilă, sub deviza *cunoştinţe la îndemână.*

Cărţile de buzunar se

remarcă prin formatul prietenos şi prin preţul fix de 50.000 lei exemplarul. Cinci colecţii vă stau la dispoziţie: *carte şcolară, cultură, ştiinţă, practic* şi *util.* Ele se adresează cititorilor de toate vârstele, cu cele mai diverse preocupări.

Colecţia *Ştiinţă* prezintă descoperiri şocante şi fascinante, de ultimă oră, validate de comunitatea ştiinţifică şi care vor schimba civilizaţia umană şi viitorul speciei noastre în mileniul III, dar şi fenomene aflate încă la graniţa incredibilului.

Ne găsiţi şi pe Internet, la adresa ivwiv.cdb.ro. Vă aşteaptă multe surprize, precum şi informaţii despre noutăţile editoriale.

Colecţia *Ştiinţă* aduce unui public larg informaţia accesibilă şi completă din domenii care au modificat esenţa cunoaşterii şi gândirii umane în ultimele două decenii.

Schimbările uriaşe petrecute în biologie, genetică, fizică, astronomie, tehnologia informaţiei, medicină, reconsiderările majore privind istoria lumii vii şi a civilizaţiei umane pe Terra impun o abordare nouă

a temelor altădată considerate prea şocante prin nonconformismul lor. Adesea luate în derâdere cu doar câţiva ani în urmă, aceste *imposibilităţi* au devenit astăzi realitate, influenţând pentru totdeauna nu doar viitorul omenirii, ci şi viaţa cotidiană a fiecăruia dintre noi.

într-o lume în care succesul depinde în primul rând de cantitatea, calitatea şi viteza de circulaţie a informaţiei, cititorul colecţiei *Ştiinţă* va beneficia, într-o prezentare alertă şi agreabilă, de sintezele complete ale ideilor şi descoperirilor recent validate de marii savanţi ai lumii sau care îşi aşteaptă recunoaşterea de pe o zi pe alta.

De aceea, volumele colecţiei *Ştiinţă* nu trebuie să lipsească de pe rafturile bibliotecii tuturor celor care se vor conectaţi în permanenţă la pulsul Planetei şi al unui viitor care se transformă tot mai rapid

.

Colecţiile editurii cartea de buzunar

ŞTIINŢĂ

frontierele cunoaşterii fenomene paranormale

• O analiză pertinentă, prezentată fascinant, a unor fenomene inexplicabile, cum ar fi tre cerile în lumi paralele şi salturile în timp, veţi citi cu mare plăcere în paginile unor cărţi ca: **Dosarele Imposibilului** (autor: Rodica Bretin), **Dispariţii neelucidate în Marile Războaie** (autor: Dan Apostol) şi **Hinelul Timpului** (autor: Rodica Bretin).

• Detalii inedite despre mari oameni de ştiinţă şi descoperirile extraordinare care au schimbat sau vor schimba lumea vă oferă reputatul fizician Andrei Dorobanţu în cărţile sale: **Fizica - ultima frontieră, Poveştile Ştiinţei** şi **Clonele - şocul viitorului.**

• Probe de netăgăduit despre contactele din trecut sau de astăzi cu civilizaţii extraterestre sunt aduse în paginile unor volume ca: **OZN - obsesia generalilor** (autor: Dan D. Farcaş), **Extratereştri în Preistorie** (autor: Dan Apostol) sau **Răpiţi de extratereştri** (autor: Dan D. Farcaş).

• Relatări şi dovezi incontestabile, păstrate în cele mai greu accesibile arhive din întrea ga lume, despre făpturi şi specii ciudate sau, teoretic, de mult dispărute, dar care pot fi în tâlnite şi azi vă pune la dispoziţie Dan Apostol, reputat explorator al frontierelor cunoaşterii, în volumele **Monştrii adâncurilor** şi **Supravieţuitorii Cuaternarului.**

• Amazoane, indieni blonzi în Mato Grosso, fortăreţe gigantice pe platourile andine, enigme ale Insulei Paştelui, arme sofisticate în preistoria Polineziei, enigmatici războinici albi în mările australe - iată periplul la care vă invită Dan Apostol în cartea **Pacifida - continentul dispărut.**

• Fenomene aflate la graniţa incredibilului, încă nerecunoscute de ştiinţă, dar susţinute de o cazuistică bogată şi bine documentată sunt perfect sintetizate în titlurile: **Misterele telepatiei** (autor: Mihaela Dorobanţu) şi **Sfidarea paranormalului** (autor: Beatrice Kiseleff).

CULTURĂ

Filosofii

Filosofia se citeşte greu, cere timp şi instrucţie specială. Marile creaţii filosofice comunică, în principiu, idei simple, dar redate în structuri tematice şi sisteme argu- mentative complicate. Vă propunem, ca experiment intelectual, o formulă de comu nicare mai

prietenoasă, care asigură un acces direct şi totodată exact la marile doctrine filosofice.

Hegei, Fenomenologia spiritului, prezentată de Dragoş Popescu

Tradiţii

într-o lume a schimbării, într-o lume despre care mulţi cred că se află în derivă, avem nevoie de repere, avem nevoie de tradiţii. Vechi datini şi obiceiuri româneşti, credinţe şi practici magice, gânduri şi vorbe de demult, pe toate le aflaţi în seria Tradiţii.

Sărbătoarea noastră cea de toate zilele, voi. I autor: Narcisa Alexandra Ştiucă

Bucureştii în sărbătoare, voi. I autor: Lelia Zamani

Literaturi

Vă oferim în această serie câteva titluri din literatura lumii, ce nu pot lipsi din bagajul cultural al fiecăruia. Scrierile lui Homer

TALON DE COMANDĂ

Titlul	Nr.ex	Titlul	Nr.ex	Titlul	Nr.ex
> Colecţia Ştiinţă		Bucureştii în sărbătoare, voi. 1		Adrese utile pe Internet	
Dosarele Imposibilului		Hegel, fenomenologia spiritului (prezentată de...)		Cum îmi aleg un calculator?	
Dispariţii neelucidate în Marile Războaie		> Carte şcolară		Leasing - o soluţie eficientă	
Tunelul timpului		Literatură si comunicare, clasa a VII-a		Farmacia din grădină, voi. 1	
Monştrii adâncurilor		Gramatică, clasa a VII-a		Sunt gravidă - ce mă fac?	
Supravieţuitorii Cuaternarului		Teste de limba şi literatura română, clasa a VII-a		Farmacia din grădină, voi. II	
Fizica - ultima frontieră		Literatură şi comunicare, clasa a VIII-a		Jogging - alergi pentru viaţă	
Poveştile Stiintei		Gramatică, clasa a VIII-a		Pescar de Bucureşti	
Clonele - şocul viitorului		Teste de limba şi literatura română, clasa a VIII-a		Pisica mea	
Pacifida - continentul dispărut		Chimie, clasa a VII-a		Acvariul - o oază de linişte	
Extraterestri în Preistorie		Chimie, clasa a VIII-a		Cluburi pentru copii	
OZN - obsesia generalilor		Teste chimie, clasa a VII-a		> Colecţia Util	
Misterele telepatiei		Teste chimie, clasa a VIII-a		Parisul în doi	
Răpiţi de extraterestri		Algebră, clasa a VII-a		Ierusalim	
Sfidarea paranormalului		Geometrie, clasa a VII-a		Budapesta	
> Colecţia Cultură		Teste matematică, clasa a VII-a		Dulciuri care nu îngraşă	
Buzunarul cu poveşti, voi. 1		Algebră, clasa a VIII-a		Torturi rapide	
Buzunarul cu poveşti, voi. II		Geometrie, clasa a VIII-a		Petreceri cu bufet rece	

Viaţa Mântuitorului nostru Iisus Hristos (ediţie bilingvă)		**Teste matematică, clasa a VIII-a**		**Seducţia si astrele**	
Odysseia (repovestită de...)		**> Colecţia Practic**		**Zodiac de buzunar**	
Iliada (repovestită de...)		**Dicţionar englez-român / român-englez**		**Potriviri astrale**	
Shakespeare (repovestit de...), **voi. 1**		**Dicţionar român-german / german-român**		**Prenumele - caracter si destin**	
Sărbătoarea noastră cea de toate zilele, voi. 1		**Aproape totul despre Internet**		**Tarot**	

Dispariţii neelucidate în Marile Războaie

8